

I Sisukord

III SELETUSKIRI	6
1. Koostamise alused, lähtedokumendid ja teostatud uuringud.....	6
1.1. Koostamise alused	6
1.2. Lähtedokumendid	6
1.3. Uuringud	6
2. Detailplaneeringu koostamise eesmärk.....	7
3. Ehitusliku situatsiooni analüüs, olemasoleva olukorra kirjeldus	8
3.1. Kehtivad planeeringud.....	8
3.2. Üldplaneeringu muutmise ettepanek	8
3.3. Maakasutust kitsendavad tingimused.....	9
3.4. Kontaktvööndi analüüs, olemasoleva olukorra kirjeldus.....	15
3.5. Olemasolevad maaüksused planeeringualal.....	16
4. Planeeringuga kavandatav.....	18
4.1. Linnaehituslikud seosed ja lahenduse kirjeldus.....	18
4.2. Krundijaotus	20
4.3. Krundi ehitusõigus	21
4.4. Olulisemad arhitektuurinõuded ehitistele	22
4.5. Muinsuskaitse erinõuded	23
4.6. Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted	27
4.7. Akvatoorium ja sadama nõuded	30
4.8. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted	31
4.9. Keskkonnakaitse abinõud	31
4.9.1 Leevendavad meetmed ja seire.....	35
4.10. Kuritegevuse ennetamine	37
4.11. Tehnovõrkude ja – rajatiste paigutus.....	37
4.12. Vedelkütuse tankimine, fekaal- ja pilsivee vastuvõtt	39
4.13. Servituutide vajadus.....	40
4.14. Detailplaneeringu realiseerimise võimalused ja realiseerimisest tulenevate võimalike kahjude hüvitamine.....	40
V LISAD	41
VI JOONISED	42
VII KOOSKÕLASTUSTE TABEL JA KOOSKÕLASTUSLISAD	43
KOOSKÕLASTUSTE KOONDTABEL.....	45

II Menetlusedokumendid

1. Käsmu sadama detailplaneeringu algatamise taotlus 06.02.2014;
2. Vihula Vallavalitsuse kiri 17.02.2014, nr 7-1.2/138 seisukoha küsimiseks Kultuuriministeerium-le, Siseministeerium-le ja Riigi Kinnisvara AS;
3. Vihula Vallavalitsuse kiri 05.03.2014, nr 7-1.2/138 MTÜ Käsmu Majaka Sadam-le ;
4. Riigi Kinnisvara AS seisukoht, kiri 14.03.2014 nr 981;
5. Kultuuriministeeriumi seisukoht, kiri 26.03.2014 nr 10.3-12/384;
6. Siseministeeriumi seisukoht , kiri 08.04.2014, nr 7-10/38-3;
7. Vihula Vallavalitsuse seisukohtade edastamise kiri 02.05.2014 nr 7-1.2/138 MTÜ Käsmu Majaka Sadam -le;
8. Vihula Vallavalitsuse teade- Kuulutaja 11.06.2014, nr 21.3-9/138;
9. Vihula valla ÜP muutva Käsmu sadama DP koostamise ja KSH hindamise algatamine 12.06.2014 otsus nr 51 ja lähteseisukohad;
10. KOV kodulehel teavitamine, Käsmu sadama dp ja KSH programmi avaliku arutelu teade;
11. Ajaleheteade- Kuulutaja 13.06.2014;
12. Ametlikud teadeanded. KSH algatamise otsus, kiri 25.06.2014;
13. Vihula Vallavalitsuse teade detailplaneeringu (edaspidi DP) ja Keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi) KSH otsusest teavitamine 26.06.2014, nr 7-1.2/138;
14. Vihula Vallavalitsuse DP algatamise otsus ja lähteseisukoha teavitamise kiri 27.06.2014 nr 7-1.2/138 MTÜ Käsmu Majaka Sadam-le ;
15. Muinsuskaitseamet kiri 14.07.2014 nr 1.1-7/1420-1;
16. Maa-ameti kiri 01.08.2014 nr 6.2-3/11321 KSH programmile;
17. Vihula Vallavalitsuse teade DP ja KSH avalikustamise kohta, kiri 25.09.2014 nr 7-1.2/138.
Teavitatud Keskkonnaametit, Ilme Mäesalu, Karl –Kristjan Videvik, Hannes Kristenbrun, Tallink Grupp AS, Kaire Tomson, ;
18. Keskkonnamõju hindamise teade 25.09.2014;
19. Kultuuriministeerium, Käsmu sadama detailplaneeringu KSH programm kiri 13.10.2014, nr 7.17/1348;
20. Avaldus Vihula Vallavalitsusele ja OÜ Hendrikson & KO OÜ 13.10.2014;
21. Avaldus SA Käsmu meremuuseum kiri 13.10.2014;
22. Avaldus Fie Virko Sirkel kiri 13.10.2014;
23. Käsmu sadama DP lähteseisukohtade, eskiislahenduse ja KSH programmi avalik arutelu 15.10.2014 protokoll;
24. Keskkonnaamet kiri 15.10.2014, nr V 6-8/14/16436-5;
25. Ettepanek Käsmu sadama dp, kiri 29.10.2014;
26. Maa-ameti kiri 29.10.2014 nr 6.2-3/11321;

27. Märjukiri Vihula vallavanemale 10.11.2014;
28. Vihula Vallavalitsus kiri 12.11.2014, nr 7-1.2/138, saadetud ühispöördumise vastused kirjale 13.10.2014, lisaks Vihula vallavolikogu esimehele;
29. Vihula Vallavalitsuse kiri 13.11.2014, nr 7-1.2/138. Vastuskiri edastatud järgnevatele isikutele - SA Käsmu Meremuuseum, Elin Küttim, Virko Sirkel, Riigi Kinnisvara AS ja Hannes Kristenburn-le;
30. Vihula Vallavalitsuse kiri 14.11.2014, nr 7-1.2/138 MTÜ Käsmu Külaseltsile ja Käsmu küllavanemale;
31. Käsmu küllavanema e-kiri 15.11.2014;
32. Käsmu külaseltsi e-maili kiri 16.11.2014;
33. Vihula vallavalitsuse kiri 18.11.2014, nr 7-1.2/138, päring Käsmu Meremuuseumile;
34. Vihula Vallavalituse vastuskiri 18.11.2014, nr 7-1.2/138 eskiisi ja KSH protsessi käigus laekunud ettepanekutele.
Vastuskiri edastatud järgnevatele isikutele -Anu Tiidema, Mart Vasser, Kersti Heinsoo, Käsper Heinsoo, Anne Kurepalu, Tõnu Kirstenbrun, Galina Kink, Lia Vaik, Peeter Vaik, Rein Raud, Marek Lohi, Merike Lohi, Frants Lohi, Mari-Anne Heljas, Kaili Mäesepp, Marika Mäesepp, Hannes Männik, Viljar Seebloom, Lilli-Krõõt Repnau, Inderk Vaik, Hallar Mölder, Kuldar Hansen, Kristel Luige, Andres Aasumets;
35. Käsmu külaseltsi vastuskiri 19.11.2014;
36. Tarmo Tamm kinnituskiri 19.11.2014;
37. MKM kiri 04.12.2014, nr 1.10-17/14-00555/126 KSH programmi koostööstamine;
38. Vihula Vallavalituse kiri 11.12.2014, nr 7-1.2/138 SA Käsmu Meremuuseumile;
39. Käsmu Meremuuseumi e-kiri 16.01.2015;
40. Märjukiri Vihula valla volikogu esimehele 16.01.2015;
41. Käsmu Meremuuseumi e-kiri 19.01.2015;
42. Vihula Vallavalituse kiri 05.02.2015 Keskkonnaametile;
43. Vihula Vallavalituse kiri 10.02.2015, nr 7-1/9-4 Käsmu Meremuuseumile;
44. Käsmu Meremuuseumi e-kiri 11.02.2015 Käsmu vallavanemale;
45. Keskkonnaameti kiri 12.02.2015, nr V 6-8/15/16436-7 Vihula vallavanemale;
46. Kiri Vihula Vallavanemale 15.02.2015 SA Käsmu Merimuuseumilt;
47. Vihula Vallavalituse kiri 16.02.2015, nr 7-1/9-6 Tartu Ülikoolile;
48. Tartu Ülikooli kiri 17.02.2015, nr 6-14/KV-3123-1;
49. Vihula Vallavalituse kiri 20.02.2015, nr 7-1/9-8 Käsmu Meremuuseumile;
50. Vihula Vallavalitsuse kiri 12.05.2015, nr 7-1/9-12 Kultuuriministeeriumile;
51. Vihula Vallavalituse kiri 26.05.2015, nr 7-1/9-15 Tartu Ülikoolile;
52. Muinsuskaitseameti vastuskiri 23.07.2015, nr 1.1-7/1925-1 Käsmu Meremuuseumile;
53. Vihula Vallavalitsuse kiri 14.08.2015, nr 7-1/9-16 Tartu Ülikoolile;
54. Keskkonnaamet kiri 23.10.2015, nr V 6-8/15/16436-12, Käsmu sadama dp KSH programmi heakskiitmine;
55. Vihula Vallavalitsuse kiri 05.01.2016, nr 7-1/9-19, ettepanek Tartu Ülikoolile;

56. Vihula Vallavalitsuse tellimuskulutus 13.01.2016, nr 7-1/9-21;
57. Vihula Vallavalitsuse teade eskiisi arutelust kiri 13.01.2016, nr 7-1/9-22, edastatud. Teade edastatud – Hannes Kristenbrun-le, Ilme Mäesalu-le, Karl-Kristjan Videvik-le;
58. Kiri Tartu Ülikoolilt 02.02.2016 nr 6-14/K1/872-1 Vihula Vallavalitsusele;
59. Kiri Riigi Kinnisvaralt 04.02.2016 nr Merkekooli 4, Käsmu /35 Vihula Vallavalitsusele;
60. E-meil kiri Tiit Kärner 07.02.2016 Vihula Vallavalitsusele;
61. E- meili kiri Elin Küttim 08.02.2016 Vihula Vallavalitsusele;
62. E- meili kiri Eve Kask 09.02.2016 Vihula Vallavalitsusele;
63. Ühispoordumise kiri avalikul arutelul 10.02.2016;
64. Kiri Käsmu Tallinna Giidide Ühing 10.02.2016 Vihula Vallavalitsusele;
65. Vihula Vallavalitsuse kiri 21.07.2016, nr 7-1/9-33 Keskkonnaministeeriumile kooskõlastuse küsimiseks ;
66. Maanteeameti e-kiri 10.08.2016;
67. Vihula Vallavalitsuse kiri Tartu Ülikoolile 17.08.2016 nr 7-1/9-41;
68. Keskkonnaministeeriumi kiri 22.08.2016, nr 7-15/16/7040-2;
69. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kiri 23.08.2016, nr 1.10-17/14-00555/147;
70. Kultuuriministeeriumi seisukoht, kiri 17.08.2016, nr 7-1/9-42;
71. Muinsuskaitseameti seisukoht, kiri 07.09.2016, nr 1.1-7/1828;
72. Keskkonnaameti pikendamise kiri 08.09.2016, nr 7-9/16/10341-2;
73. Muinsuskaitseameti kooskõlastamiskomisjoni e-kiri 12.09.2016;
74. Keskkonnaameti pikendus kiri 08.09.2016;
75. Tartu Ülikooli seisukoht, kiri 13.09.2016, nr 6-14/KV/16743-1;
76. Politsei – ja Piirivalveamet kiri 14.09.2016
77. Terviseamet kiri 20.09.2016 nr 9.3-1/5771-2;
78. Vihula Vallavalitsuse kiri Tartu Ülikoolile 20.09.2016 nr 7-1/9-65;
79. Keskkonnaamet kiri 27.09.2016;
80. Muinsuskaitseameti kooskõlastus 30.09.2016 nr 1.1-7/2001(sadamahoone meres, ülejäänud lahendus käesoleval hetkel sama, samuti tingimused dp);
81. Arvamuse küsimine Tartu Ülikoolilt kiri 28.11.2016 nr 7-1/9-77;
82. Keskkonnaameti pikendamise kiri 23.12.2016 nr 7-9/16/15084;
83. Lääne-Viru Maavalitsus kiri 25.01.2017 nr 12-2/17-100-2;
84. Tartu Ülikooli vastuskiri 06.02.2017 nr 6-14/KV/16743-4;
85. Vihula Vallavalitsuse korraldus 16.02.2017, nr 58, Käsmu sadama DP vastuvõtmine ja avaliku väljapaneku väljakuulutamine;
86. KOV teade „Virumaa teatajale“ 21.02.2017;
87. Teade avalikustamisest piirinaabritele ja ametkondadele 21.02.2017;
88. Ajale kuulutus „Virumaa teatajas“ 22.02.2017;
89. Sigrid Kristenprun e-kiri, 22.02.2017;

90. Tartu Ülikooli vastuskiri 27.03.2017 nr 6-14/KV/16743-6;
91. Veeteede Amet kiri 30.03.2017, nr 6-3-1/618;
92. Virumaa Rannakalurite Ühingu soovialdus 31.03.2017;
93. Indrek Kristenprun kiri 04.04.2017;
94. Keskkonnaameti ettepanekud 04.04.2017 nr 6-5/17/2963-2;
95. MTÜ Käsmu Lahe Kalur kiri 04.04.2017;
96. Käsmu rannaäärsete kinnistute omanikud kiri 05.04.2017;
97. Seltsing Käsmu Minu Kodu kiri 05.04.2017;
98. SA Käsmu Meremuuseumi kiri 06.04.2017;
99. Sigrid Kristenprun kiri 06.04.2017;
100. Käsmu sadama toetuskirjad 10.04.2017;
101. Avaliku arutelu protokoll koos osalejate nimekirja ja helisalvestusega 10.04.2017;
102. Vihul Vallavalitsuse vastuskirja pikendamine 2017.04.27, Tartu Ülikooli vastuskirjale;
103. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.04.28 Veeteede Ametile;
104. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.04.28 Virumaa Rannakalurite Ühingu;
105. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 Indrek Kristenprunile;
106. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 MTÜ Käsmu Lahe Kalurile;
107. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 Käsmu Meremuuseumile;
108. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 Keskkonnaametile;
109. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 Käsmu küla rannakinnistute elanikele;
110. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 MTÜ Sigrid Kirstenprunile;
111. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.09 Seltsing Käsmu Minu Kodule;
112. A. Külaots e-vastuskiri vallavanemale seoses Käsmu sadama detailplaneeringu arendusega 2017.05.10;
113. Anneli Külaots e- kiri Vihula Vallavalitsusele 05.10.2017;
114. Käsmu küla rannaäärsete kinnistute elanikud ja omanikud (T. Laulik, H. Laulik, M.Laulik, L. Laulik, K. Jüriska, P. Sõer, J. Linask, A-L Jüriska, M. Raudsepp, L.Pikamäe, H.Mölders, Arne Vaik);
115. Sigrid Kristenprun vastukiri Vihula Vallavalitsusele 18.05.2017;
116. SA Käsmu Meremuuseumi (Arne Vaik, Triin Saks) vastuskiri Vihula Vallavalitsusele 22.05.2017;
117. Seltsing Käsmu Minu Kodu (Tiina Laulik) vastuskiri Vihula Vallavalitsusele 22.05.2017;
118. Vihula Vallavalitsuse vastuskiri 2017.05.30 nr 7-1/9-146 Tartu Ülikoolile;
119. Tartu Ülikooli pikendus kiri 2017.06.13 nr 6-14/KV/16743-8 Vihula Vallavalitsusele;
120. Vihula Vallavalitsuse kiri 12.05.2017 nr 7-1/9-150 Lääne-Viru Maavalitsusele;
121. Tartu Ülikooli vastuskiri 30.06.2017 nr 6-14/KV/16743-10 Vihula Vallavalitsusele;

III Seletuskiri

1. Koostamise alused, lähtedokumendid ja teostatud uuringud

1.1. Koostamise alused

Detailplaneeringu eskiisi koostamise alusteks on:

- Vihula valla ehitusmäärus;
- Vihula Vallavolikogu 12.06.2014 otsus nr 51 „Vihula valla üldplaneeringut muutva Käsmu sadama detailplaneeringu koostamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“.

1.2. Lähtedokumendid

Detailplaneeringu koostamise lähtedokumentideks on:

- Planeerimisseadus (kuni 1.07.2015 kehtinud redaktsioonis);
- Looduskaitseseadus;
- Vihula valla ehitusmäärus;
- Vihula Vallavolikogu poolt 13.08.2003 määrusega nr 19 kehtestatud Vihula valla üldplaneering;
- Sadamaseadus;
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus;
- Lahemaa Rahvuspargi kaitse-eeskiri ;
- Käsmu küla, Merekooli nt. 1, Merekooli III, Merekooli tn. 4 ja lähiümbruse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused, koostatud jaanuar 2013;
- Lääne-Viru maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“;
- Lääne-Viru maakonnaplaneeringu „Lääne-Viru maakonna rannikuala“;
- teised kehtivad õigusaktid ja normdokumendid.

1.3. Uuringud

Detailplaneeringu koostamiseks on tehtud järgmised uuringud:

- planeeritava ala topo-geodeetilise mõõdistuse teostas Osaühing G. E. Point juuni 2016, töö nr: 16-G280;
- OÜ Geo S.T. poolt 16.07.2012 koostatud mere-topo töö nr 21M2146 (litsents nr 308 MA, 311, MA-k).
- Arhgild OÜ poolt 2013. aastal koostatud töö „Käsmu küla, Merekooli nt. 1, Merekooli III, Merekooli tn. 4 ja lähiümbruse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused“;
- Keskkonnamõju strateegiline hindamine, mille aruanne on detailplaneeringu osa.

2. Detailplaneeringu koostamise eesmärk

Käsmu külas Merekooli tn 1, Merekooli tn 3, Merekooli tn 4 ja Merekooli tn 5 maaüksuse ja mereala detailplaneeringu, edaspidi Käsmu sadama detailplaneeringu, koostamise eesmärgiks on ehitusõiguse määramine sadamarajatistele, sadamahoonetele, hoonetele ja taristule, kruntide moodustamine ja krundipiiride muutmine, sihtotstarvete muutmine ja määramine, sadamaakvatooriumi piiride määramise ettepaneku tegemine, kitsenduste, servituutide ja keskkonnakaitseliste ning muinsuskaitseliste tingimuste määramine, väikesadama ja avaliku ruumi arendamiseks.

Kavandatava Käsmu sadama arendamise vajadus tuleneb valla arengukava kohasest eesmärgist Käsmus ajakohase samateenuse võimaldamise kaudu kohaliku kogukonna merekasutusvõimaluste avardamiseks ja (mere)turismi edendamiseks. .

Planeeritava ala suurus on ca 3,7 ha, sellest maismaa ca 2,1 ha ja mereala ca 1,6 ha.

3. Ehitusliku situatsiooni analüüs, olemasoleva olukorra kirjeldus

3.1. Kehtivad planeeringud

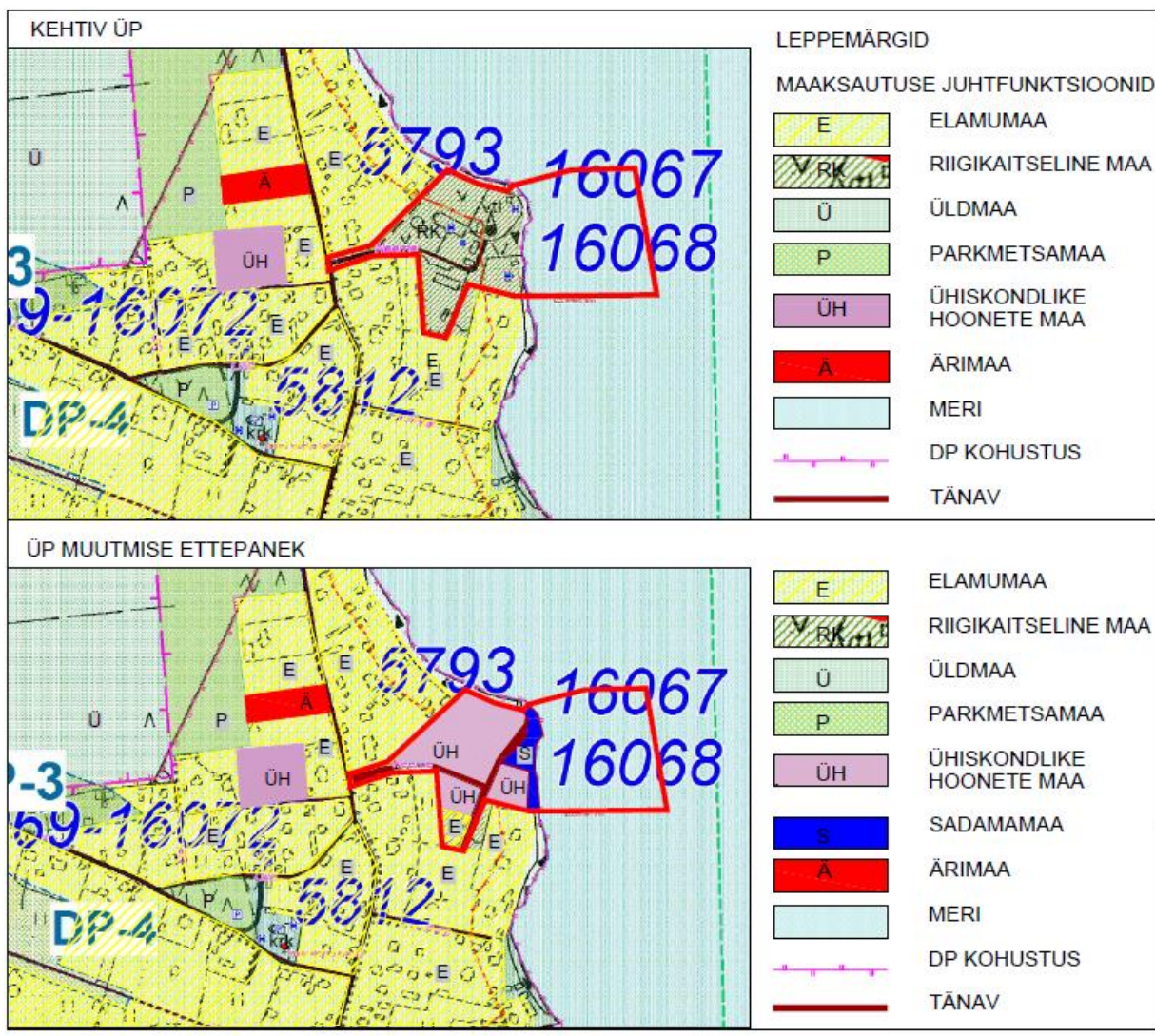
Planeeritava ala kohta ei ole varem detailplaneeringut kehtestatud. Lähtuvalt üldplaneeringust on tegemist tiheasustusalaga (detailplaneeringu kohustusega ala). Lääne-Viru maakonnaplaneeringus „Lääne-Viru maakonna rannikuala“ on tehtud ettepanek rajada Käsmu sadam.

3.2. Üldplaneeringu muutmise ettepanek

Kehtiva Vihula valla üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Vihula Vallavolikogu poolt 13.08.2003 määrusega nr 19) jääb planeeritav ala riigikaitsealase maa sihtotstarbega alale. Koostatav detailplaneering teeb ettepaneku muuta kehtiva üldplaneeringuga määratud maakasutuse sihtotstarve sadama maaks, ühiskondlike ehitiste maaks (meremuuseum, rahvamaja TÜ Mereinstituudi välibaas), ärimaaks ning elamumaaks (ühe krundi piires, olemasolevale väikeelamule kasutamiseks), vt skeem 1.

Kehtiva üldplaneeringu kohase maakasutuse sihtotstarbe muutmine on vajalik eelkõige muutunud faktilise maakasutuse tõttu (maad ei kasutata juba aastaid riigikaitse eesmärgil) aga ka avalikust huvist lähtudes. Avaliku huvina on defineeritav eelkõige, kuid mitte ainult:

- Sadamaala korrastamine ja selle lähiümbruse, uue turvalise väikesadama rajamine, meremuuseumi ja sadamaala paremate kasutusvõimaluste loomine täiendavate teenuste ja tegevuste pakkumiseks;
- Juurdepääsude ja avalike parkimiskohtade rajamine ja korrastamine.



Skeem 1. Väljavõtte kehtivast (ülemine kaart) ja koostatavast (alumine kaart) Vihula valla üldplaneeringu maakasutuse kaardist. Käsmu sadama detailplaneeringuala on tähistatud punase piirjoonega.

3.3. Maakasutust kitsendavad tingimused

Ala jääb Lääne- Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratud riikliku tähtsusega väärtusliku maastiku (Lahemaa) alale.

Vastavalt teemaplaneeringule tuleb arvestada järgnevate tingimustega:

- Ehituskeeluvööndi ulatuse ja selle vähendamisel või suurendamisel väärtuslikul maastikul peab arvestama väärtuslike maastike säilimise eesmärgi. Lähtuda tuleb

kohapealsetest looduslikest iseärasustest, ülejutusohust, maastikulistest ja looduslikest väärtustest ning ajalooliselt väljakujunenud ehitusjoonest.

- Säilitada väärtuslike maastike omapära.
 - Säilitada maastikumuster: traditsioonilisi maastikuelemente, struktuure ja maakasutust.
 - Poollooduslikud kooslused tuleb säilitada (eriti unikaalsed karsti luhad).
 - Väärtuslike märgalade kuivendamisest tuleb hoiduda.
 - Hoonete ehitamisel või ümberehitamisel tuleb säilitada ja sobitada traditsioonilisi materjale ja elemente.
 - Tööstus-ja majandushooned planeeritakse ja ehitatakse piirkonda, kus nad avaldavad võimalikult vähe negatiivset mõju väärtusliku maastiku üldilmele.
 - Maastikupilti risustavad amortiseerinud ehitised ja rajatised kas lammutatakse või säilitatakse tingimusel, et nad ei kujuta ohtu looduses viibijale. Maastikupilti kahjustavate endisaegsete põllumajandus-ja tootmishoonete kasutuselevõtuks leida alternatiivseid võimalusi.
 - Väärtuslike militaarrajatisi, nende varemeid ning vanu paekarjääre säilitada osaliselt vaatamisväärsustena.
 - Uute ehitusalade ja joonrajatiste kavandamisel ja rajamisel tuleb need paigutada maastikku nii, et maastiku väärtus ei kahaneks.
 - Vältida elamuehitust suure maastikulise väärtusega aladel, kuhu traditsiooniliselt pole elamuid rajatud.
 - Äärmise vajaduseta ei püstitata väärtuslikele maastike vaatekoridoridesse maastikupilti oluliselt muutvaid objekte (Nt tuulegeneraatorid ja mobiilside mastid, kõrgepingeliinid jms). objektide paigaldamine tuleb kooskõlastada Lääne-Viru Maavalitsusega.
 - Pärandkultuuri objektide (kiviaiad, maalinnad, varjupaigad, matusepaigad, lubjaaugud, põlised teekohad, taluasemed, kivimurrud) selgitamine veel enne, kui kavandatakse raadamist või maastiku väärtusi oluliselt ohustada võivat tegevust.
 - Ette valmistada, korraldada ja hooldada puhkamiseks sobivaid alasid nii, et nende väärtus külastajate suure arvu või intensiivse kasutuse tõttu ei kannataks.

Antud põhimõtetega on detailplaneeringu koostamisel arvestatud.

Planeeritava ala maakasutust kitsendavad veel:

Keskkonnakaitselised piirangud:

- Läänemere kallasrada 10 m (Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 38 lõige 2 järgi);
§ 38 (4) Kaldaomanik peab igaühel lubama kallasrada kasutada.
§ 39. Kallasraja sulgemine ja sellest möödapääsu võimaldamine

- (1) Kallasraja võib sulgeda ülekaaluka avaliku huvi korral.
- (2) Kallasraja võib sulgeda ka ülekaaluka erahuvi korral sellise õiguslikul alusel püstitatud ehitise vahetus läheduses, mille ehitamisele vastavalt looduskaitseadusele ei laiene ehituskeeld ehituskeeluvööndis või mille ehitamiseks on ehituskeeluvööndit õiguspäraselt vähendatud.
- (3) Kallasraja sulgemine otsustatakse üldplaneeringuga.
- (4) Kallasraja sulgemise korral peab suletud kallasraja tähistama ja võimaldama suletud kallasrajast möödapääsu.

Kallasraja laiust arvestatakse lamekaldal põhikaardile kantud veekogu piirist ja kõrgkaldal kaldanõlva ülemisest servast, arvates viimasel juhul kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelise maariba.

Märkus: Vastavalt Veeseaduse § 10 lõike 4 punktile 1 puudub avalikult kasutataval veekogul kallasrada sadamas.

Detailplaanile on kantud kallasrada vaid osaliselt, kuna tegemist on avalikus kasutuses oleva sadama alaga, kus vastavalt olemasolevatele ja kavandatud teeradadele on lubatud liikuda kõikjal. Nimetatud põhimõtetega on detailplaneeringu koostamisel arvestatud.

- Läänemere veekaitsevöönd 20 m (Veeseaduse¹ § 29 lõige 2 p. 1 järgi);
Veekaitsevööndis on keelatud:
 - 1) maavarade ja maa-ainese kaevandamine ning geoloogilise uuringu teostamine;
 - 2) puu- ja põõsarinde raie ilma Keskkonnaameti nõusolekuta, välja arvatud raie maaparandussüsteemi eesvoolul maaparandushoiutööde tegemisel;
 - 3) majandustegevus, välja arvatud heina niitmine ja roo lõikamine;
 - 4) väetise, keemilise taimekaitsevahendi ja reoveesette kasutamine ning sõnnikuhoidla või -auna paigaldamine. Lubatud on taimekaitsevahendi kasutamine taimehaiguste korral ja kahjurite puhanguliste kollete likvideerimisel Keskkonnaameti igakordsel loal.

Viidatud sättega keelatud ei ole kavandatud.

Detailplaneeringu ala paikneb Lahemaa rahvusparki Lahemaa piiranguvööndis, Mere piiranguvööndis ja osaliselt Läänemere ranna ehituskeeluvööndis. Lahemaa rahvusparkis kehtib looduskaitseaduses (edaspidi LKS) ja Vabariigi Valitsuse 19.02.2015 määruses nr 18 „Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskiri“ (edaspidi kaitse-eeskiri) sätestatud kaitsekord. Vastavalt Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskirjale (VV 19.02.2015 määrus nr 18) jääb planeeringuala maismaa osas rahvusparki Lahemaa piiranguvööndisse ja mereala Mere piiranguvööndisse.

Kaitse-eeskirja § 18 lõike 2 kohaselt on Lahemaa piiranguvööndi kaitse-eesmärk pärandkultuurimaastiku, sealhulgas pärandmaastiku, asustusstruktuuri, taluarhitektuuri, miljööväärtuste, ajaloolis-kultuurilise väärtusega hoonete ning loodusdirektiivi elupaigatüüpide, kaitsealuste liikide ja nende elupaikade kaitse.

Kaitse-eeskirja § 18 lõike 4 kohaselt on Mere piiranguvööndi kaitse-eesmärk mere ökosüsteemi, loodusdirektiivi elupaigatüüpide, kaitsealuste liikide ja nende elupaikade ning lindude pesitsemis- ja koondumispaikade kaitse.

Kaitse-eeskirja § 23 lõige 1 punkti 2 ja lõige 5 punkti 2 alusel ei laiene ehituskeeluvööndi ehituskeeld kaitseala valitseja nõusolekul kehtestatud detailplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele.

Kaitse-eeskirja § 23 lõige 2 punkti 5 kohaselt on Mere piiranguvööndis kaitseala valitseja nõusolekul lubatud sadamarajatise, lautri, paadisilla ja veeliiklusrajatise püstitamine.

- Läänemere piiranguvööndi ja ehituskeeluvööndi määramisel on aluseks võetud Lahemaa rahvusparki kaitse eeskiri määrus nr 18, 19.02.2015. Andmed on planeeringukaardile kantud tuginedes Keskkonnaagentuuri andmebaasile EELIS (seisuga 26.10.2015).

Vastavalt kaitse- eeskirja §-le 23:

(1) Piiranguvööndis on keelatud:

- 1) hoonete püstitamine metsamaal;
- 2) ehitiste püstitamine ranna või kalda ehituskeeluvööndis, välja arvatud

kaitseala valitseja nõusolekul lõigetes 4 ja 5 sätestatud juhtudel.

(2) Piiranguvööndis on kaitseala valitseja nõusolekul lubatud:

- 1) ehitiste väliskonstruksioonide muutmise;
- 2) Lahemaa ja Möisaparkide piiranguvööndis ehitiste püstitamine;
- 3) Altja, Ilumäe, Juminda, Muuksi, Natturi ja Sagadi piiranguvööndis rajatiste

püstitamine;

4) Altja, Ilumäe, Juminda, Muuksi, Natturi ja Sagadi piiranguvööndis hoonete püstitamine väljakujunenud õuemaal ja algsetes taluõuekohtades ning hoonete püstitamine väljaspool väljakujunenud õuemaad ja algseid taluõuekohti kavandataval elamumaal, juhul kui see on kooskõlas traditsioonilise asustusstruktuuriga, maatulundusmaal maastikuhoolduseks vajalike abihoonete ja ühiskondlike ehitiste maal kohaliku elu korraldamiseks oluliste hoonete püstitamisel;

5) Mere piiranguvööndis sadamarajatise, lautri, paadisilla ja veeliiklusrajatise püstitamine.

(3) Kaitseala valitsejal on lähtuvalt kaitseala kaitse-eesmärgist õigus seada tingimusi, sealhulgas tingimusi ehitiste paiknemise, välisviimistluse, arhitektuurilahenduse, mahu, mõõtmete ja katusekalde kohta, kusjuures:

1) hoonetel on lubatud ainult kahepoolse viilkatuse ehitamine, välja arvatud Suurpeal, Vihasoos ja Võsul ning olemasoleva lamekatusega hoone rekonstrueerimise, ajutise hoone ja elamiseks mittekasutatava kuni 20 m² väikehoone ehitamise korral;

2) keelatud on kõrgemate kui kahekorruseliste (üks täiskorrus ja katusekorrus) ja Võsul kõrgemate kui kolmekorruseliste (kaks täiskorrust ja katusekorrus või kolm täiskorrust) hoonete ehitamine, välja arvatud olemasolevate kõrgemate hoonete rekonstrueerimine.

(4) Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi ehituskeeld ei laiene:

- 1) olemasoleva elamu juurde püstitatavale ehitisele, mis ei jää veekaitsevööndisse;
- 2) kalda kindlustusrajatisele;

- 3) supelranna teenindamiseks vajalikule rajatisele;
 - 4) piirdeaiale;
 - 5) piirivalve rajatisele;
 - 6) tehnovõrgurajatisele;
 - 7) kaitseala ja avalikuks tarbeks püstitatavale rajatisele;
 - 8) teele ja tänavale;
 - 9) võrgu- ja paadikuuri kasutusotstarbega väikeehitisele;
 - 10) laurile ja paadisillale.
- (5) Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud:
- 1) pinnavee veehaarde ehitisele;
 - 2) sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele;
 - 3) ranna kindlustusrajatisele;
 - 4) hüdrograafiateenistuse ja seirejaama ehitisele;
 - 5) kalakasvatusehitisele;
 - 6) riigikaitse, piirivalve ja päästeasutuse ehitisele;
 - 7) sillale.

Kavandatav tegevus on seadusega kooskõlas.

- Läänemere piiranguvöönd 200 m (Looduskaitseseaduse § 37 lõige 1 p. 1 järgi);
Ranna või kalda piiranguvööndis on keelatud:
 - 1) reoveesette laotamine;
 - 2) matmispaiga rajamine;
 - 3) jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas;
 - 5) maavara kaevandamine;
 - 6) mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ja radu ning maastikusõidukiga sõitmine, välja arvatud tiheasustusalal haljasala hooldustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks, pilliroo varumiseks ja adru kogumiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

Keelatud otstarbega rajatise ei ole detailplaneeringus kavandatud.

- Kogu planeeringuala kuulub Lahemaa Rahvuspargi piiranguvööndisse. Piiranguvöönd on kaitseala osa, mis ei kuulu loodusreservaati ega sihtkaitsevööndisse.
Vastavalt kaitse- eeskirjale § 19 on piiranguvööndis lisaks lubatud:
 - 1) majandustegevus, arvestades käesoleva määrusega sätestatud erisusi;
 - 2) kuni 50 osalejaga rahvaürituse korraldamine selleks ettevalmistamata ja kaitseala valitseja nõusolekul tähistamata kohas.

(2) Kaitseala valitseja nõusolekul on piiranguvööndis lubatud:

 - 1) rohkem kui 50 osalejaga rahvaürituse korraldamine selleks ettevalmistamata ja kaitseala valitseja nõusolekul tähistamata kohas;
 - 2) vooluveekogude veetaseme alandamine ja kaldajoone muutmine olemasolevate paisude rekonstrueerimisel, kalda kindlustusrajatiste ehitamisel, loodusliku veerežiimi taastamisel ja kalade läbipääsu tagamisel;
 - 3) rannajoone muutmine sadamate ja lautrikohtade ning ranna kindlustusrajatiste ehitamisel;

4) Mõisaparkide piiranguvööndis puu- ja põõsarinde kujundamine, puittaimestiku istutustööd ja raie.

Kavandatud tegevus on seadusega kooskõlas.

Lahemaa rahvusparki kultuuripärandi kaitse:

Keskkonnaamet juhib oma kirjas 27.09.2016 nr 7-9/16/10341-3 tähelepanu, et kogu planeeringuala jääb Käsmu küla ajaloolisse tuumikalasse, paiknedes tuumikala keskel ajalooliselt märgiliste objektide vahetus läheduses hästi säilinud krundistruktuuri, hoonestuse ja miljöoga piirkonnas. *Lahemaa rahvusparki kultuuripärandi kaitse-eesmärke on täpsustatud Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskavas aastateks 2016-2025, lisas 7 on esitatud külade asustusstruktuuri ja arhitektuuri kirjeldused ning üldiseid planeerimis- ja ehitussoovitused.*

Lahemaa piiranguvööndis paiknev Käsmu küla on miljööväärtuslik rannaküla, kus kõrgemat väärtust omab Käsmu ajalooline tuumikala, s.o ajalooliselt küla peatänavaks olnud Neeme tee ja selle vahetu ümbrus. Ehitustegevuse reglementeerimise eesmärk on säilitada ajaloolise hoonestuse kandev roll külakeskkonna kujundamisel ja vältida dominantsete uusehituste teket. Uus hoonestus peab oma materjalikasutuselt ning arhitektuurselt lahenduselt olema kooskõlas ja harmoneerima olemasoleva ajaloolise hoonestusega.

Planeeringualale või lähedusse jäävad kitsendusi põhjustavad objektid:

- Looduskaitse üksikobjekt Lemeti kivi; (Lemmeti suurkivi) (reg. kood KLO4000534)
- Lahemaa Rahvusparki (reg. kood: KLO1000511), Lahemaa piiranguvöönd (reg. kood: KLO1100359)
- Natura 2000 Lahemaa linnuala (kood: EE0010173) ning Lahemaa loodusala (kood: EE0010173). Kavandatava tegevuse piirkonnas esinevad loodusdirektiivi elupaigatüübid – veealused liivamadalad (1110), püsi-rohttaimestuga kivirannad (1220), esmased rannavallid (1210). Natura 2000 võrgustiku aladel tuleb tagada elupaigatüüpide ja liikide soodne seisund.
- Veehaarde sanitaarkaitseala (puurkaevudele nr PRK0005453 ja PRK0014189)
- Lisaks kitsendavad maakasutust ala läbivate tehnovõrkude kaitsevööndid ja riigimaantee nr 17177 Haljala-Käsmu tee kaitsevöönd. Vastavalt Ehitusseadustik §71 on kõrvalmaantee nr 17177 Haljala-Käsmu tee teekaitsevöönd 30 m äärmise sõiduraja servast.

Kavandatav tegevus on õigusaktidega kui ka kaitseeskirjadega kooskõlas.

Muinsuskaitseks kitsendused:

Planeeritavale alale jäävad järgmised kultuurimälestised või ulatuvad nende kaitsevööndid:

- Käsmu piirivalvekordoni hoone (reg. nr 16068)
- Käsmu tule torn (reg. nr 16067)
- Käsmu merekooli hoone (reg. nr 5813)

Planeeringuala mõjualasse jääb veealune kultuurimälestis Sadamakoht (reg nr 27884). Antud mereala piires ei ole teostatud süstemaatilisi allveearheoloogilisi uuringuid. Tegemist on ajaloolise alaga, kus on dokumenteeritud mitmeid laevahukke.

Sadama arendamisel tuleb arvestada veealuste kultuuriväärtuslike leidude võimalusega ning KSH programmis välja toodud mõjude leevendusmeetmetega.

Detailplaneeringu koostamisel on lähtutud Arhgild OÜ poolt 2013. aastal koostatud tööst „Käsmu küla, Merekooli nt. 1, Merekooli III, Merekooli tn. 4 ja lähiümbruse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused“ (vt peatükk lisad). Kavandatud tegevus on õigusaktide ja muinsuskaitse eritingimustega kooskõlas.

3.4. Kontaktvööndi analüüs, olemasoleva olukorra kirjeldus

Planeeritav ala asub Lääne-Virumaal Vihula vallas Käsmu poolsaarel Käsmu külas Käsmu lahe ääres.

Juurdepääs planeeritavale alale toimub Neeme tee (Haljala- Käsmu tee) kaudu. Planeeritavale alale jääb Merekooli tänav. Lähim bussipeatus („Käsmu“) jääb Haljala- Käsmu teele planeeritavast alast ca 400 m kaugusele (vt joonist – Situatsiooniplaan). Alale on võimalik läheneda ka mere poolt, kasutades rannas olemasolevaid paadisildu.

Planeeritava ala kontaktvööndi maakasutuses domineerib elamumaa. Vähesemal määral on esindatud ka üldkasutatava (ühiskondlike ehitiste) maa ning ärimaa sihtotstarve.

Planeeritava ala kontaktvööndi hoonestust iseloomustavad peamiselt väikeelamud, mis on valdavalt 2 - korruselised hooned, kus teine korrus on välja ehitatud katusekorrusena. Hooned on ehitatud erinevatel ajaperioodidel. Hoonete orientatsioon on erinev. Sageli paiknevad need pikema küljega tänava poole. Õuesid iseloomustab mitmete abihoonete olemasolu. Abihooned on enamasti ühekorruselised. Tihti on eluhoonete viimistlusmaterjalina kasutatud heledat tooni laudist. Uuem hoonestus on üsna hästi sobitatud ajaloolisse miljöösse.

Planeeringualal ning selle naabruses paiknevad väärtuslikud muinsuskaitsealused hooned: Käsmu piirivalvekordoni hoone, Käsmu tule torn, Käsmu merekooli hoone, Käsmu kabel, Käsmu Dellingshauseni matusekabel.

Käsmu külale on iseloomulik tihe, alevikulaadne tänavate ääres paiknev asustus ning väiksed krundid, mille suurused sageli jäävad 1000 m² ja 2000 m² vahele, olles vanemate hoonetega aladel suuremad (ca 2000 m²- 4000 m²).

Käsmu küla on valla üks tähtsamaid puhkepiirkondi ja turismiobjekte. Siin korraldatakse meelelahutusüritusi ning käiakse puhkamas suvilates või mõnes (kodu)majutust pakkuvas asutuses.

Suuremaks lähedalasuvaks keskuseks on Võsu, paiknedes planeeritavast alast ca 6,5 km kaugusel. Võsu alevikus on olemas lasteaed, kool, kauplused, perearst ning seal asub ka Vihula Vallavalitsus.

Lähtuvalt eeltoodud kontaktvööndi iseloomust on kavandatud tegevus kooskõlas ümbritseva ruumiga ning aitab kaasa ala edasisele arengule.

3.5. Olemasolevad maaüksused planeeringualal

Planeeritavasse alasse jäävad järgmised kinnisasjad ja/või nende osad, mille suurus, sihtotstarve ja katastritunnused on alljärgnevad:

Kinnistu nimi	Suurus, m2	Sihtotstarve	Katastritunnus
Merekooli tn 1	9515	ühiskondlike ehitiste maa	92201:014:0041
Merekooli tn 3	2149	riigikaitsemaa	92201:014:0043
Merekooli tn 4	3986	riigikaitsemaa	92201:014:0042
Merekooli tn 5	1773	tootmismaa	92201:014:0108
Merekooli tn 6	55	transpordimaa	92201:014:0109
Merekooli tänav	2780	transpordimaa	92201:014:0111
Moodustatav pos nr 3b	ettepanek 3833m2	mereala	-
Moodustatav pos nr 3c	ettepanek 478m2	reformimata riigimaa	-

Lisaks jääb planeeritavasse alasse ka kinnistutega külgnev mereala.

Ehitisregistri andmetel asuvad planeeringualal järgmised hooned:

Aadress	EHR kood	Nimetus	Hoone/Rajatis	Korruste arv	Hoonete alune pindala
Merekooli 1	120640765	puukuur	Hoone	1	22
	120640771	abihoone	Hoone	1	22
	120640778	välitualett	Hoone	1	3
	120640779	välitualett	Hoone	1	3
	120640780	välitualett	Hoone	1	5
	120640774	vaateplatvorm	Rajatis	1	15
	120640776	kelder	Rajatis	1	80
	108023620	Muuseum (muinsuskaitsealune)	Hoone	1	576
	108023621	majandushoone	Hoone	1	78
	108023622	garaaž-saun	Hoone	1	102
Merekooli tn 3	120723098	paadikuur	Hoone	1	24
	120723097	TÜ Eesti mereinstituudi välibaas	Hoone	1	69
Merekooli tn 4	108023619	elamu	Hoone	1	304
Merekooli tn 5	220579674	paadisild	Rajatis	1	90
Merekooli tn 6	120579201	Käsmu tuletorn (muinsuskaitsealune)	Hoone	2	10,5

Alal asub veel mõningaid ehitisregistrisse kandmata hooneid, vundamente ning muid rajatisi. Merekooli tn 1 kinnistul vaateplatvormi kõrval paikneb kivi otsas kitse kujutav skulptuur. Meres on kaks paadisilda. Merekooli 1 kinnistul asub muinsuskaitsealune kivist kordonihoon, kus praegu tegutseb Meremuuseum. Muuseumi ees paikneb kunagine avatud rivistusväljak. Hooned on ehitatud puidust või kivist. Muuseumis ning selle lähialal korraldatakse kultuuriüritusi.

Ala kirde ja edelaosas paikneb suuremate gruppidega kõrghaljastust. Munal esineb üksikuid puid, muuseumihoone lõunapoolsel küljel on viljapuuaed. Kõrghaljastuses domineerivad peamiselt männid, kuused ja kased. Planeeritava ala reljeef on vaheldusrikas, olles kõrgeim vaatetorni lähisel – ca 6,7 m. Mere suunas laskub maapind ala kirdeosas järsult. Planeeritaval alal on olemas ühendused tehnovõrkudega. Olemasolevad teed on kruusa- või pinnaskattega.

Vaata joonis– Lähteplaan.

4. Planeeringuga kavandatav

4.1. Linnaehituslikud seosed ja lahenduse kirjeldus

Käsmus külas hetkel ühtegi ametlikku sadamat pole, puuduvad korralikud lahendused paadi vette laskmiseks ning piisav sügavus veesõidukite hoidmiseks. Planeeritava ala asukoht on logistiliselt soodne, looduskeskkonna poolt väärtuslik piirkond Käsmu väikesadama väljaarendamiseks.

„Sadamaseaduse“ § 2 lõige punkti 18 kohaselt on väikesadam sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele.

Kavandatud väikesadam koos vajaliku taristuga arvestab ümbruskonnaga, säilitades olulised ehitised ja vaatekoridorid. Korrastada tuleb haljastus, juurdepääsu teed, olemasolevate lagunenenud puukuuride asemel võimaldatakse ehitada korralik paadiehituskuur. Lahendus pigem tõstab Käsmu väärtust ning on heaks täienduseks olemasolevatele funktsioonidele, sobitudes ajaloolisse asukohta. Tegemist on avalikuks kasutuseks kavandatud alaga, va pos nr 6.

Arhitektuurne kontseptsioon:

Pakutud lahendusega on kavandatud avalikult kasutataval alal väikealustele mõeldud sadam, paadikuur ja sadamahoone. Hoonete paigutusel on lähtutud nii olemasolevast hoonestusest kui ka rannaäärsest reljeefist. Sadam on planeeritud vastavuses sadamat puudutavatele nõuetele ja funktsioonidele. Arvestatud on kõiki olulisi vaatekoridore ning sadama silueti neutraalsust, et tagada otsene ning katkematu vaatekoridoride süsteem mere ja kohalike fokaalpunktide vahel (Käsmu meremuuseum, Käsmu tuletorn, kaldaäärsed eramud). Veeäärsed võrkude hoiustamiseks ette nähtud varjualused ja sadamahoone on kavandatud nii, et katuse kõrgus ei ületaks Käsmu tuletorni esimese korruse põranda kõrgust. Sellega on tagatud tuletorni takistusteta funktsioneerimine ning sisemaa poolt tulijale on hoitud avatuna vaated merele. Uus projekteeritav paadikuur paikneb vanade amortiseerunud abihoonete asemel, alal mida on seni kasutatud (paadi)ehituseks. Paadikuuri kavandamisega on saab realiseeritud soov jätkata ajalooliselt väljakujunenud traditsiooniliselt sadamategevusega kaasnevat tegevust (paatide ehitus ja remont).

Aluste kinnitamiseks paigaldatakse sadama akvatooriumisse betoonist ujuvkaid. Statsionaarsed monoliitkaid kinnitatakse kettide ja betoonankrute abil. Betoonist ujuvkaide moodulid saab kombineerida erineva kuju ja pikkusega ujuvkaisid. Mooduli standardpikkuseks on 12 m, laiuseks 2,4 m ja vabaparda kõrguseks 0,55 m. Ujuvkaid on ette nähtud katta immutatud puidust laudisega. Kaiga ühendatakse monoliitkaid 1,2 x 6 meetrise käigusilla abil. Aluste kinnitamiseks on monoliitkai varustatud plastujukitel torupoomide, käimispoomide või ankrupoidega.

Sadamahoone ette on kavandatud kohtkindlana, teraskonstruksioonidele toetuv ja üleni puitlaudisega kaetav terrass. Terrassi mõõdud on 16 * 16,5 m, kõrgus merepinnast +2,0m.



Moodustatav pos nr 1 krunt hõlmab endas muuseumi kompleksi kuuluvaid hooneid ja rajatisi ning planeeritavat paadikuuri (väikelaevade ehitamine/hooldus ja tarvikute hoiustamine) ning juurdeliidetavat Käsmu majaka krunti. Planeeringuga nähakse ette amortiseerunud kuuride lammutamine ning paadikuuri püstitamine. Seltsimaja ja vaatetorni vahelisel alal paiknevate kuuride asemele kavandatud paadikuuri ehitismahud ei suurene olemasolevatega võrreldes märkimisväärselt (säilivad olulised vaatekoridori suunad). Maa sihtotstarve jääb samaks (ühiskondlike ehitiste maa).

Moodustataval krundil pos nr 2 rekonstrueeritakse olemasolev hoone (endine kasarmuhoone). Lubatud on välja ehitada katusealune korrus. Tegemist on hetkel riigikaitsemaa sihtotstarbega kinnistuga. Planeeringuga tehakse ettepanek muuta peamiseks sihtotstarbeks kaubandus-, tootlustus- ja teenindushoone maa (ÄK), võimalikeks kõrvalsihtotstarveteks majutushoone maa (ÄM) ja kultuuri- ja spordiasutuse maa (ÜK). Selle alusel on hiljem võimalik määrata katastriüksuse sihtotstarbeks ärimaa ja ühiskondlike ehitiste maa, neist peamine sihtotstarve oleks ärimaa).

Sadama territooriumi krunt pos nr 3 moodustatakse pos nr 3a, pos nr 3b ja pos nr 3c maaüksustest. Pos nr 3 on ette nähtud ehitusõigus sadamahoone ehitamiseks (navigatsiooniperioodil sadamateenuste pakkumine, pesemisvõimalused, toitlustus jne). Lisaks nähakse ette võimalus rajada varjualused (kus nt rannakalurid saavad hoiustada võrke ja muid kalapüügi ja väikelaevatarvikuid). Kavandatud ehitised jäävad kinnismälestise kaitsevööndisse, kuid nende paigutus ja kõrgus on valitud selliselt, et viimased ei varja vaadeldavust majakale ega takista ka vaateid kordoni hoonele. Muulide ja kaide paigutus kasutab mõistlikult ära olemasolevat merepõhja reljeefi. Planeeringuga on sadamasse kavandatud ca 49 väikelaeva kohta, lisaks võimalik asukoht sadamat kasutavate aluste tanklale (kütusemahuti projekteerimise käigus teostatakse riskianalüüs, mille tulemustega tuleb arvestada). Sadamasse kavandatud kohad erinevatele alustele sh võimalus rannakaluritele sildumiseks ja lossimiseks. Planeeringuga kavandatud ajutise krundi pos nr 3b piir täpsustub pärast sadamarajatiste projektikohast välja ehitamist.

Pos nr 3c puhul on tegemist reformimata riigimaaga (vt ka peatükk 3.4 Kinnistu kirjeldus välja toodud tabelit). Planeeringuga tehakse ettepanek muuta peamiseks sihtotstarbeks sadama maa (LS), võimalikuks kõrvalsihtotstarbeks kaubandus-, tootlustus- ja teenindushoone maa (ÄK). Selle alusel on hiljem võimalik määrata katastriüksuse sihtotstarbeks tootmismaa ja ärimaa, neist peamine sihtotstarve oleks tootmismaa.

Krundi pos nr 4 piire ei muudeta. Sadamale nõuetekohase ja optimaalse juurdepääsu tagamiseks on ette nähtud maksimaalselt 163 m² suurusele krundi osale servituudi seadmine krundi pos 3 (sadama-ala) igakordse omaniku kasuks. Servituudiga koormatava ala täpne suurus ja tingimused määratakse pärast detailplaneeringu kehtestamist. Krundil paikneb Tartu Ülikoolile kuuluv paadikuur ja saun. Planeeringulahendus võimaldab olemasolevat hoonet (vt joonis 2, Detailplaan) laiendada või rajada uue hoone (vt tabel 1, 2). Käesoleval ajal on tegemist sihtotstarbelt riigikaitsemaaga. Planeeringuga tehakse ettepanek muuta see ühiskondlike ehitiste maaks - teadus- ja kõrgharidusasutuse maaks. Krunt on lubatud ümbritseda kuni 1,2 m kõrguse aia või hekiga, servituudiga koormatav ala (vt põhijoonis) peab jääma piirdeaia/heki väljapoole.

Krunt pos nr 5 on kavandatud transpordimaaks ning see moodustatakse pos nr 5a - pos nr 5b maaüksustest. Moodustatava pos nr 5 osas muudetakse planeeringuga osaliselt olemasolevat maakasutuse sihtotstarvet (pos nr 5b- üldkasutatav maa, üldplaneeringu aluse riigikaitsemaa) transpordimaaks. Ajutisel krundil pos nr 5b paikneb kitse skulptuur. Vastavalt muinsuskaitse eritingimustele tuleb tagada kuju säilimine ja selle korrashoid. Samuti ulatub antud alale vaatetorni üks kinnitustross. Teemaa kavandamisel arvestatakse antud kinnitustrossi säilimisega.

Krunt pos nr 6 moodustatakse Merekooli tn 4 maaüksusest. Krundil pos nr 6 on võimalus hoone taastada või olemasoleva hoone asemele ehitada üks uus hoone (vt tabel 1, 2). Hetkel on tegemist sihtotstarbelt riigikaitsemaaga. Planeeringuga tehakse ettepanek muuta sihtotstarve üksikelamu maaks (EP). Selle alusel on hiljem võimalik määrata katastriüksuse sihtotstarbeks elamumaa.

Hoonete paigutamisel lähtuti koostatud muinsuskaitse eritingimustest, eelkõige oluliste vaatesuundade säilitamisele ning hoonestuse mahtudele kehtestatud nõuetest. Kogu planeeringuala on kavandatud avaliku kasutusega ruumiks, välja arvatud pos nr 4 juurdepääsu servituudiga mitte koormatud osa ja pos 6.

Planeeritava ala ideelahenduse ja visualiseeringu koostas Arhitektuuribüroo Pluss OÜ.

Vt – Planeeringu detailplaan ja planeeringu lisadokumendid, lisa 4.

4.2. Krundijaotus

Detailplaneeringuga nähakse ette planeeringalal kuue krundi moodustamine. Kruntide suurused ja maakasutuse sihtotstarbed on järgnevad:

Krundi kasutamise tingimuste tabel

Tabel 1

Pos. nr	Krundi plan. suurus (m ²)	Krundi plan sihtotstarve (vastavalt DP liigile)*	Krundi plan sihtotstarve (vastavalt katastriüksuse liigile)
1	8660	ÜK	ühiskondlike ehitiste maa
2	1986	ÄK**, ÄM, ÜK	ärimaa, ühiskondlike ehitiste maa

3	6084	LS**, ÄK	tootmismaa, ärimaa
4	2149	ÜH	ühiskondlike ehitiste maa
5	3744	LT	transpordimaa
6	2000	EP	elamumaa

Sihtotstarbed on määratud vastavalt Rahandusministeeriumi poolt välja antud „Ruumilise planeerimise leppemärkide“ alusel (2013): LS- sadama maa, TT- tootmishoone maa, LT- tee ja tänava maa, ÜK- kultuuri ja spordiasutuse maa, ÄK- kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa, ÄM- majutushoone maa, ÜH-teadus- ja kõrgharidusasutuse maa, EP- üksikelamu maa.

**Kruunt 2 peamine sihtotstarve on ÄK. Kruunt 3 peamine sihtotstarve on LS.

4.3. Krundi ehitusõigus

Krundil pos nr 1 on lubatud ehitada lammutatava garaaži ja majandushoone asukohale paadikuur (kuni 1 korrus). Hoone rajamise eesmärk on soov jätkata ajaloolist paadiehitus traditsiooni. Vastavalt Muinsuskaitseameti e-kirjale 12.10.2016 Kooskõlastamiskomisjoni otsusele, võib paadikuuri ehitada kõrgema kui kagusesse jäävad hooned (kuna kagusse jäävate hoonete kõrgus ei võimalda paadikuuri normide kohast lahendust) tingimusel, et paadikuuri kõrgus ei ületa kordonihooone kõrgust (EHR andmetel on kordonihooone kõrgus 5,9 m, abs 12,1 m). Paadikuuri brutopind on ette nähtud 300 m², hoone ehitisealune pind 200 m², h-6,4 m (abs kõrgus 11,1 m). Rohkem uusi hooned krundile pos nr 1 ei kavandata.

Krundil pos nr 2 on endisel kasarmuhoonel (seltsimajal) lubatud välja ehitada katusekorrus ja hoone külgedele terrass ning kaldtee. Tegemist on rekonstrueeritava hoonega. Lubatud hoone ehitisealune pind 400 m², h - 7,5 m (abs 12,7). Rohkem uusi hooned pos nr 2 krundile ette ei nähta.

Krundil pos nr 3 on lubatud ehitada krundi merepoolsesse külge rannaastangu nõlvale varjualused (nt võrkudele hoiustamiseks) ning sadamahoone (kuni üks korrus). Sadamahoone brutopind on 161 m², hoone ehitisealune pind 190 m², h - 4,0 m (abs 6,0 m). Varjualuse ehitisealune pind 200 m², h - 2,5 m (abs 3,5 m).

Planeerinuga on kavandatud sadamakaid ja -muulid ning paatide vettelaskmiseks vajalik slipp ning väikelaevade tankla. Sadamasse statsionaarseid kraanasid ei kavandata. Veesõidukitele planeeritud tankla kõrgus ei tohi ületa muulide kõrgust ning tankla peab sulanduma keskkonnaga. Muulide ja kaide täpne paigutus ja arhitektuurne lahendus kuulub täpsustamisele projekteerimise käigus.

Krundil pos nr 4 on ette nähtud paadikuuri säilitamine (ehr kood 120723098, ehitisealuse pinnaga 24m²). Olemasolevat hoonet (TÜ Eesti mereinstituudi välibaas, ehr kood 120723097, ehitisealuse pinnaga 52 m²) võib laiendada või selle asemele näha ette uue ühekorruselise hoone ehitisealuse pinnaga kuni 120 m². Säilib olemasolev hoone kõrgus (EHR andmetel 5,6m, abs 8,9 m), lubatud on katusekorruse välja ehitamine.

Krundile pos nr 5 hoonete ehitusõigust ette ei nähta.

Krundile pos nr 6 on lubatud ehitada üks väikeelamu ehitisealuse pinnaga kuni 120m² (kuni 1 korrus, maksimaalne h - 7,5 m, abs 12,5 m). Lubatud on katusekorruse välja ehitamine. Rohkem uusi hooned krundile pos nr 6 ei kavandata.

Planeeringu lahendus näeb ette järgmise ehitusõiguse:

Ehitusõiguse tabel

Tabel 2

Pos nr	Krundi aadress või aadressi ettepanek	Hoonete ehitisealune pind, m ²	Hoonete arv krundil	Maksimaalne korruselisus/ katuseharja kõrgus maapinnast, m
1	Krunt nr 1	915	7	1k/ 6,4 m / majaka ja muuseumi puhul säilib olemasolev kõrgus
2	Krunt nr 2	400	1	1k/7,5 m, lubatud katusekorruse väljaehitus
3	Krunt nr 3	190	1	1k/4,0 m sadamahoone
4	Krunt nr 4	144	2	1k/ olemasolev, lubatud katusekorruse väljaehitus
5	Krunt nr 5	-	-	-
6	Krunt nr 6	120	1	1k/ 7,5 m, lubatud katusekorruse väljaehitus

4.4. Olulisemad arhitektuurinõuded ehitistele

Olemasolevad kaitsealused hooned säilitatakse nende kuju muutmata. Uued hooned peavad olema kaasaegse vormikeelega ja kõrge arhitektuurse tasemega. Hooned peavad sobima kontaktvööndi hoonestusega. Vältida tuleb ajaloolise hoonestuse kopeerimist.

Olulisemad arhitektuurinõuded on:

- Katuse tüüp – viilkatus kaldega 32-45 kraadi ja sadamahoone katus, mis on ette nähtud oluliselt väiksema kaldega, lamedam. Sadamahoone on kavandatud planeeringuala merepoolsesse külge, rannaastangu nõlvale (paikneb osaliselt nõlva sees) moodustades nõlvale jätku. Hoone katus on ette nähtud katta kasvupinnasega (mis on sellise paksusega, et lisaks murule võimaldab kasvada ka kadakatel). Selliselt keskkonda sulandatud sadamahoone tagab nõlva parema säilimise ja ka Käsmu majaka vaadeldavuse merelt. Muinsuskaitse eritingimuste kohaselt ei tohi pos 1 kavandatava paadikuuri kõrgus ületada kordonist kagus asuvate abihoonete kõrgust. Väikelaevaehitus silmas pidades võib paadikuuri kavandada ka kõrgema kuid peab olema kordonihoonest madalam (Muinsuskaitseameti täpsustav e-kiri 12.09.2016).

- Välisviimistlus – puit, ristkihtpuit, naturaalse viimistlusega plekk, krohv, kivi. Uute hoonete projekteerimisel tuleks kasutada naturaalseid materjale: klaasi, betooni, puitu, kivi. Betoonmaterjal ei tohi olla domineeriv.

- Piirdeed. Avalikule alale piirete rajamine on keelatud. Aiaga on lubatud piirata vahetu juurdepääs sildumiskohtadele ja avaliku alaga külgnevad erakrundid. Merekooli tn 3 ehk krunt pos nr 4 on lubatud ümbritseda kuni 1,2 m kõrguse aia või hekiga, servituudiga koormatav ala (vt põhijoonis) peab jääma piirdeaiast/hekist väljapoole. Piirete täpsemad nõuded on kajastatud ptk 4.5 Muinsuskaitse nõuded, nõuded piiretele ja ptk 4.6 Tänavaa- ja liikluskorralduslikud põhimõtted. Piirdeaedade ja hekkide täpsed asukohad ja lahendus määratakse vastava projektiga ning kooskõlastatakse kohaliku omavalitsusega.

- Keelatud ehitusmaterjalid: palk, imiteerivad ehitusmaterjalid, profiiplekk, plastvooder, plastaknad.

- Olemasolevatel hoonetel, mis asuvad kruntidel pos nr 2, pos nr 4 ja pos nr 6 on lubatud välja ehitada katusekorrus.

Planeeringu koostamisel on lähtutud muinsuskaitse eritingimustes sätestatud nõuetest (vt lisa nr 3 ja peatükk 4.5 Muinsuskaitse erinõuded) ja Muinsuskaitseameti e-kirjast 12.09.2016.. Säilitatud on olulised vaatesuunad. Et tagada vaadeldavus merelt kordonihoonele ja majakale on vaatekoridorides ette nähtud lamekatusega hoonete rajamine. Väljapoole avalikult kasutatavat ala rajatavad piirdeaiaid lahendatakse kohase arhitektuurse projektiga. Kõik projekteerimis-, ehitus ja kaevetööd, mis teostatakse mälestisel ja mälestise kaitsevööndis peavad toimuma kooskõlas Muinsuskaitseadusega (edaspidi MuKS) ja kooskõlastatud Muinsuskaitseametiga.

Planeeringualas paikneb „jäljeõppe plats“. Platsile nähakse ette asenduskoht nt kordonihoones esisel platsil (vt, peatükk V Lisad). Planeeringualale jääb ka Kristenbruni laeva hukukoht. Vastavalt MuKS § 40 lg 5 tuleb enne ehitustööde algust teostada hukukohas allveearheoloogilised uuringud, et kindlaks teha vraki, võimalike kultuuriväärtusega esemete ja kultuurikihi olemasolul need dokumenteerida ja välja selgitada nende seisund ning säilimise ulatus.

4.5. Muinsuskaitse erinõuded

Planeeringu elluviimisel arvestada järgnevate muinsuskaitse eritingimustega

Arhitektuurse lahenduse välja töötamisel on arvestatud vaatekoridoride suundadega.

Alal on säilitatud olulised vaated ehitismälestistelt lahele vastavalt muinsuskaitse eritingimuste skeemile (foto 16).



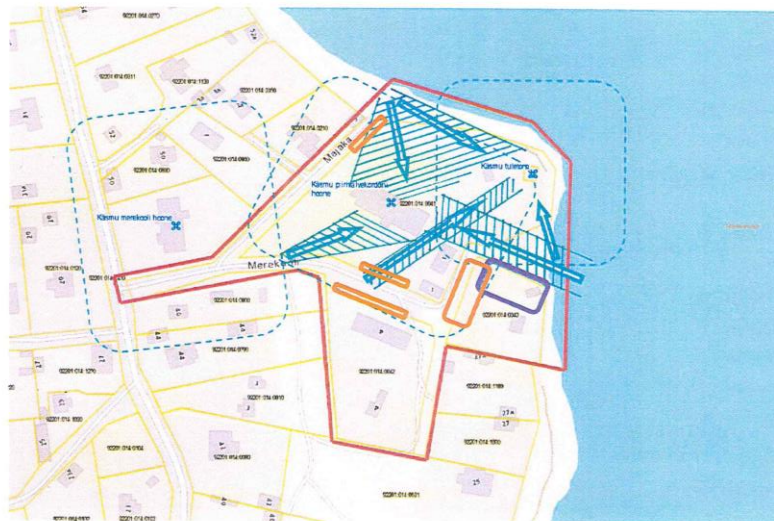
Foto 16, muinsuskaitse eritingimused.



Foto 15. Vastavalt muinsuskaitse eritingimustele olulised Käsmu lahe vaatesuunad Käsmu lahelt külaile.

Käsmu küla, Merekooli tn. 1, Merekooli III, Merekooli tn. 4 ja lähiumbruse detailplaneering
Muinsuskaitse eritingimused
Lääne-Virumaa, Vihula vald, Käsmu küla, Merekooli tn. 1,4 ja Merekooli III
Tallinn
jaanuar
2013

LISA 3: DETAILPLANEERINGU MUINSUSKAITSE ERITINGIMUSTE SKEEM



- Planeeringuala
- MK kaitsevöönd
- Soovituslik uus hoonestuse ala
- Olulised vaatesuunad
- ▨ Olulised vaatekoridorid
- Soovituslikud parklate asukohad

Väljavõte muinsuskaitse eritingimustest.

Nõuded ehitismälestistele: Kordonihooned ja tuletorn

1. Ehitismälestised peab säilitama ja tagama nende korrashoid.
2. Juurdeehitused ei ole lubatud.
3. Kõik projekteerimis-, ehitus- ja kaevetööd, mis teostatakse mälestisel ja mälestise kaitsevööndis peavad olema kooskõlas Muinsuskaitse seadusega ja kooskõlastatud Muinsuskaitseametiga.

Planeeringulahendusega säilitatakse ehitismälestised ning juurdeehitisi ei ole planeeringuga ette nähtud.

Nõuded vaatesuundadele

1. Planeeritaval alal tuleb vaatesuunal tagada mälestise nähtavus ja vaadeldavus:

- põhja poolsest lahekaldalt kordonihoonele ja tuletornile,
- sadamaalalt kordonihoones ida seinale ja tuletornile
- kordonihoones esiselt platsilt tuletornile
- sissesõiduteelt kordonihoonele
- Merelt kordonihoonele ja tuletornile

Planeeringulahendus tagab mälestise nähtavuse ja vaadeldavuse kõigil nimetatud suundadel (vaatekoridori suunad, vaata foto 15, foto 16).

Et tagada vaadeldavus merelt kordonihoonele ja majakale on sadama territooriumile kavandatud sadamahoone ette nähtud lamekatusega. Sadamahoone abs kõrgus on 6,0 meetrit, katuse kõrgus ei ületa Käsmu tuletorni esimese korruse põranda kõrgust. Tagatud on tuletorni takistusteta funktsioneerimine ning sisemaa poolt tulijaile on hoitud avatuna vaated merele (vt, peatükk V Lisa, Arhitektuurbüroo Pluss OÜ poolt koostatud illustreerivad joonised).

Vastavalt Muinsuskaitseamet e-kirjale 12.09.2016 on väljastatud Kooskõlastamiskomisjoni otsus kus tuuakse välja, et funktsiooni (väikelaevaehitus) silmas pidades võib paadikuuri kavandada ka kõrgema kui eritingimustes mainitud abihooned. Selleks, et paadikuur ei hakkaks domineerima mälestiseks oleva kordonihoones üle peab ta aga endiselt olema kordonihoones madalam (kordonihoones abs kõrgus on 12,1 m, kavandatava paadikuuri abs kõrgus 11,1 m). Väljaspool mälestise kaitsevööndit ja muinsuskaitse eritingimustes määratud vaatekoridore peab arvestama Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskirja nõuete ja piirangutega.

Moodustatavatele kruntidele pos nr 2 ja pos nr 6 planeeritud hooned jäävad väljapoole vaatekori suundasid ning lahendus arvestab Lahemaa rahvusparki kaitse-eeskirja nõuete ja piirangutega.

Planeeringulahendus vastab Muinsuskaitseameti tingimustele.

Nõuded kaitsevööndis paiknevatele hoonetele ja rajatistele

1. Kordonihoones kagu suunas paiknevad silikaadist abihoone ja silikaadist-puidust saun on vähe väärtuslikud ja võib lammutada. Säilitamise korral tuleb hooned korrastada ja nende välisviimistlus viia kooskõlla olemasoleva kordonihoonesga. Hoonetes teha madalakaldelised viilkatused. Hoone mahtusid suurendada ei tohi.

2. Kordonihoones põhjapoole jäävad puidust puukuur ja abihoone on mõne aasta tagused rajatised, mis ei oma ajaloolist väärtust. Säilitamise korral tagada nende korrashoid.

3. Kaitsevööndis jäävad vanad vundamendid on vähe väärtuslikud kuid välja kujunenud maastikuelemendid, mis võimalusel säilitada.

4. Nõukogude ajast päris piirivalve vaatlustornile teha ehituslik ekspertiis.

5. Kelder säilitada ja korrastada, tagata ohutus keldri sissepääsu juures.

6. Säilitada olemasolev kitse skulptuur ja tagada tema korrashoid.

7. Säilitada Majaka tn. ääres paiknev maa-alune varjend ja selle sissepääs.

Planeeringulahendus võimaldab väheväärtuslike hoonetes lammutamise ning võimaldab säilitada kõik säilitamisväärsed objektid. Muinsuskaitse eritingimused toovad välja olemasolevate objektide korrastamise vajaduse, ehitusliku ekspertiisi teostamise vajaduse ja

ohutuse tagamise temaatika. Neid tegevusi tuleks konkreetsetel omanikul teostada olenemata detailplaneeringu lahendusest ning see oleks positiivse mõjuga.

Nõuded uushoonestusele

1. Uusi ehitisi kinnismälestiste kaitsevööndisse rajada ei tohi, kui ei ole lubatud või määratud teisiti, et säilitada objektide vaadeldavus ja vaated ümber hoone. Kinnismälestise kaitsevöönd on 50m objektist.
2. Sadama teenindamiseks ette nähtud uus hoonestus tuleb rajada Merekooli III kinnistule ja olemasoleva paadisilla vahetusse lähedusse (planeeritaval ala ida poolisel merekaldal, osaliselt kaitsealasse).
3. Säilitada vaatekoridor sadamalt kordonihoonele.
4. Täpsem ala määratletud muinsuskaitse eritingimuste skeemil (vt. lisad).
5. Uus hoonestus peab moodustama ühtse ansambli olemasoleva Merekooli III kinnistu hoonega ja selle vahetus läheduses olevate eluhoonetega.
6. Uued hooned ei tohi olla suurema mahu ja gabariitidega, kui olemasolevad hooned.
7. Uus ehitus peab olema ühekorruseline, viilkatusega, katuseharja kõrgus ei tohi olla kõrgem kui kordonihoone kõrvalhoonete (kagusse jäävad abihooned) katuse harja kõrgus. Välisviimistlus peab olema kooskõlas olemasoleva hoonestusega.
8. Uute hoonete projekteerimisel tuleks kasutada naturaalseid materjale: klaasi, betooni, puitu, kivi.
9. Uus hoonestuse jaoks määrata detailplaneeringus ära täpsed hoonestusalad.
10. Detailplaneeringuga anda uus hoonestuse mahuline analüüs – lisada eskiis.

Uute hoonete kavandamisel on arvestatud muinsuskaitse eritingimuste põhimõtete ja sisulise eesmärgiga (vaated, mahud, gabariidid, kõrgus jms), kuid täielikult ei ole arvestatud viilkatuse nõudega (mis konkreetset arhitektuurset lahendust arvestades ei oleks ka asjakohane ega sobiv) ning planeeritava paadikuuri kõrgusega.

Uus sadamahoone on planeeritud tuletorni kaitsevööndisse, kuid kõrguslikult on lahendatud selliselt, et säilitatud on vaadeldavus nii tuletornile kui kordonihoonele.

Kavandatav paadikuur (pos nr 1) arvestab Muinsuskaitseameti e-kirja 12.09.2016 Kooskõlastamiskomisjon otsusega (vt ka lk 21, Nõuded vaatesuundadele).

Parima võimaliku lahenduse väljatöötamiseks on koostatud Arhitektuurbüroo Pluss OÜ poolt mahuline analüüs arvestades muinsuskaitse eritingimustega ja Muinsuskaitseameti Kooskõlastamiskomisjoni ettepanekutega. Lõplik arhitektuurne lahendus kuulub täpsustamisele projekteerimise etapis.

Nõuded haljastusele

1. Olemasolev haljastus on heas seisus.
2. Säilitada kõrghaljastus ümber tuletorni ja õunapuuaed kordonihoone kõrval.
3. Korrastada kordonihoone esine plats, kus väljakasvanud põõsad tuleb korrastada või asendada. Haljastuse uuendamisel tuleb vaatesuunal tagada mälestise nähtavus ja vaadeldavus.

Detailplaneeringuga kavandatav vastab muinsuskaitse eritingimustes haljastusele seatud nõuetele, vt peatükk 4.8 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.

Nõuded piiretele

1. Planeeringu alas tuleb piirded rajada teemaa äärde ja sadama ala ümbrusesse. Takistada ei tohi kallasraja kasutamist.
2. Piirdeaia materjaliks kasutada puitu või looduskivi.
3. Kruntide erinevate funktsioonide esile toomiseks planeeringuala siseselt on soovitatav kasutada haljastust.
4. Piirdeaed lahendada arhitektuurse projektiga ja see peab sobima Käsmu aleviku miljöoga.
5. Piirded võib rajada kruntide piiridele maksimaalse kõrgusega kuni 1.20m.

Avalikule alale piirete rajamine on keelatud. Aiaga on lubatud piirata vahetu juurdepääs sildumiskohtadele ja avaliku alaga külgnevad erakrundid (piirded rajada vaid teemaa äärde kõrgusega kuni 1,2 m kooskõlas arhitektuurse projektiga). Merekooli tänaval nähtavuse tagamise nõude järgmisest tingitult on lubatud (vastavalt Maanteeameti nõudele) rajada tänava äärde kuni 1m kõrgused piirded. Naaberkiinnistute olemasolevad piirdeaiaid võivad säilida. Neeme tee 48 ja Neeme tee 46 aedade uuendamisel on keelatud rajada kõrgemaid piirdeid kui 1m. Keelatud on läbipaistmatud piirded. Merekooli tn 3 ehk krundile pos nr 4 on lubatud rajada kuni 1,2m kõrgune piirdeaed või hekk, servituudiga koormatav ala (vt põhijoonis) peab jääma piirdeaia/hekist väljapoole. Piirdeaedade ja hekkide täpsed asukohad ja lahendus määratakse vastava projektiga ning kooskõlastatakse kohaliku omavalitsusega.

Nõuded liikluskorraldusele

1. Olemasolevatel teed tuleb säilitada ja korrastada. Majaka tn. säilitada pinnaskate, Merekooli tänava võib katta mustakattega.
2. Lubatud rajada kahe suunaline pinnaskattega tee ümber Merekooli 4 kinnistu ja tee sadamasse.
3. Planeeringus ette näha murukattega tee tuletorni juurde.
4. Parkimine lahendada nii, et ei oleks takistatud mälestiste vaadeldavus. Parkimist ei tohi lahendada rivistusväljakule.
5. Soovituslikult võib parklad rajada Merekooli III kinnistule, Merekooli tn 4 kinnistu põhja poolsesse äärde, Merekooli tn Kordonihoone poolsesse külge ja paar parklakohta Majaka tn. lõppu.
6. Parkimisplatsid peavad olema pinnaskattega või murukiviga. Merekooli tn ääres võib parklaala olla mustakattega.

Planeeringuga kavandatud vastab liikluskorraldusele seatud muinsuskaitse eritingimustes nõuetele, vt peatükk 4.6 Tänavate maa-alade ja liikluskorralduse põhimõtted. Ümber Merekooli tn 4 teed ei kavandata.

4.6. Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted

Juurdepääs planeeritavale alale on tagatud mööda 17177 Haljala-Käsmu riigimaanteed (Neeme tänavat) ja Merekooli tänavat. Vastavalt Ehitusseadustik¹ § 71 on kõrvalmaantee nr 17177 Haljala-Käsmu tee teekaitsevöönd 30 m äärmise sõiduraja servast. Kõrvalmaanteed katab asfalt kate, Merekooli tänavat kruusakate. Eraldi kõnniteed puuduvad. Maksimaalne lubatud sõidukiirus on 30km/h.

Planeeringulahendusega nähakse ette Merekooli tänava laiendamine (juurdepääsu pöörderaadiused min r-9) ja tolmuva kattede katmine (asfaltkate, mustkate, kivilisillutis). Ruumipuuduse tõttu kõnniteed ei kavandata. Seltsimaja kõrvale Merekooli tänavale on planeeritud üks reisibussi parkimiskoht. Parkimisala võib olla kaetud asfaltkate, mustkate või kivilisillutisega. Bussil on võimalik ümber pöörata sadama territooriumile moodustatud pos nr 3 krundil. Sadamasse paadikäruka (erineva gabariidiga veesõidukid) ja turismibussiga juurdepääsu tagamiseks (liiklusohutuse nõuded, nähtavus pöörderaadiused) on krundi pos nr 4 kuni 163 m² suurusele osale servituudi seadmine krundi pos nr 3 igakordse omaniku kasuks. Parkimisala sadama teenindamiseks on kavandatud krundile pos nr 3 (kuni kaheksa järelhaagisega sõiduauto parkimiskohta). Kuna tegemist on avaliku kasutusse planeeritava alaga, siis saavad sama parklat kasutada ka muuseumi külastajad. Sadama territooriumil asuvatel platsidel, juurdepääsu teel võib kasutada erinevaid materjale nt asfaltkatet, kivilisillutist. Parkimisala peab olema kaetud murukiviga. Ülejäänud planeeringualas moodustatud kruntidel parkimine lahendada oma kinnistu piires. Parkimisplatsid peavad olema pinnaskatttega või murukiviga. Planeeringuala siseteedel lubatud sõidukiirus on 15 km/h. Merekooli tänava planeerimisel on arvestatud standardi EVS 843:2016 Linnatänavad normidega. Teede laius vastab standarditabelile 6.7 lähtetase hea (SA+SA, SA+VB, SA/AB+JR). Kuna tegemist on väljakujunenud ajaloolise Käsmu külaga (ajaloolised teed, külastruktuur), siis planeeringulahenduses on arvestatud Neeme tee ja Merekooli tänava ristmikul nähtavuskolmnurga mõõtmetega 40*10 (erandlik). Merekooli tänava ääres on kõrghaljastuses lubatud säilitada üksikpuud, mille oksad peavad olema eemaldatud maapinnast kuni 2,4 m kõrguseni (EVS 843:2016 pt 7.2.2). Maanteeameti nõudest tulenevalt on Neeme tee 48 ja Neeme tee 46 piirete uuendamisel keelatud rajada kõrgemaid piirdeid kui 1 m. Keelatud on läbipaistmatud piirded. Merekooli tn 3 ehk krundil pos nr 4 on piirdena lubatud rajada kuni 1,2m kõrgune piirdeaed või hekk, servituudiga koormatav ala (vt põhijoonis) peab jääma piirdeaia/heki väljapoole. Piirdeaedade asukohad ja hekkide täpne paigutus kooskõlastada kohaliku omavalitsusega. Neeme tänava ja Merekooli tänava ristumisele näha ette liikluskorraldust leevendavad meetmed, peegel (id) pimedusnurga leevendamiseks ja liiklusmärk „Peatu ja anna teed“. Nähtavuskolmnurga ulatuses peab säilima vaadeldavus (EVS 843:2016, tabel 7.2).

Teekaitsevööndis paiknevatel maaomanikul tuleb arvestada Ehitusseadustiku § 72 Tegevus tee kaitsevööndis nõuetega. Tee kaitsevööndi maa kinnisasja omanik on kohustatud lubama kõrvaldada nähtavust piirava istandiku, puu, põõsa või liiklusele ohtliku rajatise. Kinnisasja omanik peab võimaldama paigaldada tee kaitsevööndisse tee korrashoiuks ajutisi lumetõkkeid, rajada lumevalle ja kraave tuisklume tõkestamiseks ning paisata lund väljapoole teed, kui nimetatud tegevus ei takista juurdepääsu kinnisasjale.

Riigitee kaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt Ehs § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Maanteeameti nõusolekul vastavalt Ehs § 70 lg 3. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Maanteeametile nõusoleku saamiseks.

Riigitee 17177 ja Merekooli tänava nähtavuse parandamise meetmed tuleb arendajal realiseerida enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist. Riigitee 17177 Haljala-Käsmu km 30,985 asuva kohaliku tee 8870255 Merekooli tänava ristmiku tolmuva kattede ehituse, liikluskorraldusvahendite ja tehnovõrkude paigaldamise projekteerimiseks tuleb

taotleda Maanteeametilt projekti koostamise nõuded Ehs alusel. Avalikult kasutatavate teede ehitusprojekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (Ehs § 24 lg 2 p 2).

Täpsem tänava lahendus, nähtavust tagavad meetmed ja parkimiskohtade arv töötada välja ning täpsustada vastava projektiga kooskõlas arhitektuurse lahendusega. Riigimaantee ristumiskohas arvestada nähtavusnõuete ja Ehitusseadustiku § 99.

Sadama kasutus ja selle intensiivsus (vt ja KSH pt 3.6 Mõju piirkonna elanikele). Sadamakohti on ette nähtud orienteeruvalt 50 alusele. Eeldatavalt kasutavad sadamat kohalikud paadiomanikud ehk ca 30 alust (60%). Külalistele on kavandatud ca 20 kohta.

Juhul kui iga aluse kohta on igal suvepäeval 1 autoga sõit sadamasse ja sealt ära (mis on pigem ülehinnatud prognoos) on kogu autode voog kuni 100 autosõitu päevas, inimeste arv kuni sadakond. Selline inimeste ja transpordi hulk on küll rohkem kui täna, kuid see on siiski samas suurusjärgus näiteks mõne bussitäie turistide külastuskoormusega. Sadama kasutuskooormus ja iseloom sõltub ka sadamas pakutavatest teenustest. Näiteks juhul kui sadama kompleksis on ka toidlustusasutus (kohvik), siis võib see suurendada külastajate hulka. Samas ei ole kohviku rajamine otseselt detailplaneeringuga määratletav, see sõltub vastavaks funktsiooniks sobiva ruumi olemasolust, sobiva operaatori olemasolust ning väljastatavatest lubadest (sh kohaliku omavalitsuse poolt). Lisaks on kohviku puhul võimalik reguleerida näiteks lahtioleku aegu ja seeläbi leida kogukonnas sobiv lahendus, kui näiteks hüpoteetilise kohviku olemasolu siiski häirib.

Seega on rajatava sadama kasutusaegne koormus eeldatavasti intensiivsem kui senini, kuid tegemist ei ole paljukordselt tõusva ja uut tüüpi kasutuskooormusega. St ka täna on Käsmu muuseumi ja sadama piirkond suvel nii turistide kui kohalike poolt kasutatav ning detailplaneeringu realiseerimisega jätkatakse olemuslikult sarnaste tegevustega.

Ehitusaegne liiklusintensiivsus ja müra. Detailplaneeringu realiseerimine, kestab eeldatavasti 1-2 aastat. Üheks peamiseks ehitusaegseks häiringuks on tõenäoliselt materjali vedu ja suurimaks materjali koguseks on muulide/kaide rajamise materjal, mille maht on suurusjärgus mõnedkümned tuhanded kuupmeetrid (eeldame 30 000 m³ kive, liiva jms). Sellise koguse vedamiseks tuleb teostada suurusjärgus 3 000 reisi raskeveokiga (st veoautoga) ning kui enamuse materjali vedu toimub näiteks 2 kuulise perioodi jooksul, siis on igapäevane raskeveokite reiside arv päevas 50, mis tähendab ca 100 auto möödasõitu (st edasi-tagasi). Kõnealune liikluskoormus on kaugelt allpool sellist liikluskoormust, mille puhul oleks asjakohane rääkida normidega sätestatud müratasemest või õhureostusest. Normidele mittevastavuseks peaks liikluskoormus olema mitmekümneid kordi suurem.

Planeeringu elluviimisel arvestada „Rahvatervise seaduse“ § 8 lõike 2 punkti 17 alusel kehtestatud sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 esitatud mürataseme normidega ja nende tagamisega.

Sotsiaalministri 04.03.2002 määruse nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ (edaspidi määrus nr 42) §4 lg 1 peab uuel planeeritaval alal ja ehitistes müratase jääma taotlustaseme piiridesse. Planeeringualale paigaldatavate tehnoseadmete müra ei tohi ületada läheduses asuvatel elamu maa-aladel määruses nr 42 § 7 lg 3 tabel 2 peatükk 1.2 sätestatud nõudeid. Lisaks

liiklusrumale tuleb pöörata tähelepanu võimalikele veesõidukitest (mootorpaadid jms) tulevatele mürahäiringutele ning kuidas häiringuid vältida.

4.7. Akvatoorium ja sadama nõuded

Detailplaneeringuga täpseid akvatooriumi piire ei määrata. Nende määramine toimub Käsmu väikesadama projekti alusel vastavalt *Sadamaseadusele §-le 5. Sadama akvatooriumi määramine*. Akvatooriumi määramisel kehtestab Vabariigi Valitsus oma korraldusega akvatooriumi piirid. Sadama akvatooriumi määramisel kehtestab akvatooriumi määraja vajaduse korral täiendavad tingimused sadamasse sissesõidu korraldamiseks ja sissesõidutee märgistamiseks looduses.

Sadamaseaduse § 7 Akvatooriumi määramise koostöölastamine ja määramise otsustamine kohaselt peab akvatooriumi määramiseks olema Veeteede Ameti koostöölastus, mille taotleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või kohalik omavalitsus.

Sadama navigatsioonimärgistuse projekteerimisel lähtuda majandus- ja kommunikatsiooniministri 02. detsembri 2002 a määrusest nr 18 "Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord". Navigatsioonimärgistuse kavandamisel kaaluda ajaloolise Käsmu tule torni sadama navigatsioonimärgina taas kasutusele võtmise võimalust.

Sadam rajatakse ilma nimetamisväärsse süvendamiseta ja sadamabasseini sügavus järgib mere olemasolevat sügavust. Sadama muulide, kaide ja basseini täpne kuju ning sügavused määratakse projekteerimise käigus.

Sissesõidutee ehk faarvaatri süvendamist ei kavandata ning sadama kasutamine on võimalik vaid alustele, mille süvis ei ületa projekteerimise ja ehitamise käigus tagatavat, olemasoleva merepõhja reljeefi arvestavat sügavust.

Vastavalt KSH aruandele on *sadama kõikide muulide (sh nende veealuste nõlvade) veealune pindala suurusjärgus kuni 10 000 m² ja veealune kogumaht suurusjärgus kuni 20 000 m³, kõikide muulide ja kaide veepealne kogumaht on suurusjärgus 3000 m³, seega veekogu põhja pinnase paigaldamine 23 000 m³ (täpsed mahud selguvad tehnilise projekti koostamisel). Sadama kõikide muulide (sh nende veealuste nõlvade) veealune pindala on suurusjärgus kuni 10 000 m² ja veealune kogumaht suurusjärgus kuni 20 000 m³, kõikide muulide ja kaide veepealne kogumaht on suurusjärgus 3000 m³, seega veekogu põhja pinnase paigaldamine 23 000 m³ (täpsed mahud selguvad tehnilise projekti koostamisel). Lisaks muulidele kavandatakse olemasoleva rannajoone mõningast muutust (mere täitmise teel ja meresetete ümberpaigutamise teel) sadama põhjapoolse ja lõunapoolse muuli vahelisel rannaribal. Täidetava ja maismaaks muudetava ala pindala on suurusjärgus kuni 1000 m² ning arvestuslik veealune maht on (st mere praegune ruumala, mis muudetakse maismaaks) orienteeruvalt 500 m³ ning koos veepealse mahuga ca 1500 m³. Meresetete ümberpaigutamine veealaks jääval alal (puitterrassi piirkonnas) on orienteeruvalt mahus kuni 500 m³. Kõnealust tegevust käsitletakse veeseaduse mõistes veekogu põhja pinnase paigaldamisena, mida on sadama põhjapoolse ja lõunapoolse muuli vahelisel rannaribal mahus orienteeruvalt kuni 2000 m³. Kogu sadama arendamisega on veekogu põhja pinnase paigaldamisena käsitletavat mahud kokku orienteeruvalt kuni 26 000 m³. Täpsed mahud selguvad tehnilise projekti koostamisel ning tööde teostamisel.*

Planeeringu alale jääb Kristenbruni laeva hukukoht. Vastavalt *Muinsuskaitseadusele § 40 lg 5* tuleb enne tööde alustamist teostada allveearheoloogilised uuringud Kristenbruni laeva hukukohas.

Käsmu sadam on kavandatud rahvusvaheliseks laevaliikluseks. Schengeni piirieskirjadest ja riigipiiri seadusest tulenevate nõuete täitmiseks tuleb tähistada ja piirata piiripunkti territoorium (ala, kus teostatakse veesõidukite piirikontrolli) ja korraldada Rakvere politseijaoskonnale informatsiooni edastamine kolmandatest riikidest saabunud veesõidukite sadamasse saabumise, sealt lahkumise ja sadamas viibimise kohta. Lisaks on politseil õigus saada tasuta kasutamiseks sadamas piiripunkti tegevuseks vajalikud ruumid ja kasutada kaikohta politsei veesõidukile (Politsei- ja Piirivalve ameti kirjale 14.09.2016, nr 1.11-11/620-2).

Piiripunkt tuleb määrata kindlaks sadamaehitusprojekti koostamise käigus. Sadama rajamisel tagada vastavalt Politsei- ja Piirivalveameti kirjale 14.09.2016 üks tasuta veesõiduki koht (kaikoht) ning piiripunkti tegevuseks vajalikud ruumid.

4.8. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Planeeringualal ei ole kavandatud olulist maapinna kõrguse muutmist. Täpsem vertikaalplaneeringu lahendus antakse ehitusprojektiga.

Säilitada tuleb kõrghaljastus ümber tuletorni ja kordonihoone kõrval asuv õunapuuaed. Planeeritaval alal kasvavaid puid on lubatud likvideerida, kui need jäävad planeeritavate hoonete või rajatiste ja teede alale. Korrastada tuleb kordonihoone esine plats.

Hoone ehitusprojekti koostamisel on soovitatav koostada ka haljastusprojekt. Uushaljastuse rajamisel tuleb tagada mälestiste vaadeldavus olulistest vaatesuundadest. Ehitustööde ajal tuleb olemasoleva kõrghaljastuse kaitseks kasutada tüvekaitset ning juurekaitsemeetmeid (kaitsetsooni raadius meetrites = tüve läbimõõt cm-tes x 0,12) ning vältida pinnase tihenemist puujuurte alal.

Kruntidele on ette nähtud omaette jäätmekonteinerid. Jäätmed on soovitatav koguda eelsorteeritult. Jäätmete vedu ja edasine käitlemine peab olema korraldatud selleks vastavat luba omava ettevõtte poolt vastavalt kehtivale korrale.

Meremuuseumi kinnistule jäävad vanad vundamendid on väljakujunenud maastikuelemendid, mis tuleks võimalusel säilitada. Säilitada tuleb olemasolev kitse skulptuur. Tagada tuleb skulptuuri vaadeldavus. Olemasolev kelder tuleb korrastada.

4.9. Keskkonnakaitse abinõud

Planeeritav sadamahoone paikneb mere ehituskeeluvööndis, vastavalt looduskaitseadusele (§ 38 lg. 5 p. 2) ja Lahemaa kaitse - eeskirjale ei laiene ehituskeeld kehtiva detailplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele.

Planeeritaval alal tekkivad jäätmed tuleb koguda kokku sorteeritult ja paigutada selleks ettenähtud kogumiskonteineritesse, mis tuleb paigutada hästi ligipääsetavas visuaalselt

varjatud kohta krundil. Jäätmete käitlemine peab toimuma vastavalt Vihula valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

Koos detailplaneeringu koostamise algatamisega on Vihula Vallavolikogu oma 12.06.2014 otsusega nr 51 algatanud ka keskkonnamõju strateegilise hindamine (edaspidi KSH). KSH töögrupi hinnangul on planeeringuga kavandatud võimalik ellu viia kui arvestatakse aruandes välja toodud leevendusmeetmetega.

KSH koostamisele analüüsiti võimalikke sadama asukohti Käsmus. Kõik sadama asukoha variandid jäid Käsmu idakaldale. KSH-st selgub, et algatatud planeering on oma asukohalt ainuvõimalik, lähtudes reaalsest vajadusest ja koha omapärast.

KSH järeldused planeeringule (vt KSH pt.5 Kokkuvõte) ning tingimused selle rakendamisele:

- Muinsuskaitse. Ajalooliselt seotud ehitiste mälestiste puhul säilitada vaadeldavus nii merelt kui ka sisemaalt (Käsmu tuletorn, Käsmu piirivalve kordon). Planeering arvestab muinsuskaitse aspektidega.
- Süvendamine ja kaadamine. *Käsmu sadama arendusplaani kohaselt süvendamist ei kavandata, mistõttu puudub ka kaadamine. Vajalikuks võivad osutuda väikesemahulised merepõhja ettevalmistused (sh näiteks kivide liigutamised akvatooriumis ja sissesõiduteel), mille käigus tuleb teostada ka väikesemahulist pinnase liigutamist. Pinnase sellist liigutamist käsitletakse veeseaduse mõistes veekogu põhja pinnase paigaldamisena. Täpne merepõhja pinnase liigutamise (veekogu põhja pinnase paigaldamise maht) selgub edasise tehnilise projekti koostamisel ja tööde läbiviimisel, kuid käesolevas KSH aruandes on hinnatud maksimaalseks mahuks 1000 m³. Muulid/kaid on lahendatud selliselt, et minimeeritud on süvendamise vajaduse tekkimine (nt setete kuhjumise tulemusel) ka tulevikus.*
- Muulide / kaide ehitamine. *Muulide / kaide ehitamine. Käsmu sadama tehniliselt keerukaimaks ülesandeks on piisava tugevuse saavutamine kirde ja põhja suunas randuvate tormilainete korral. Samuti on oluline nendest suundadest tulevate lainete peegeldumisel peegelduvate lainete poolt tekitatavad võimalikud ranna purustused. Nii sadama tugevuse saavutamiseks kui lainete peegeldumise vähendamiseks on tehnilise lahendusena ette nähtud nn kahe-astmelise muuli tehnoloogia (topeltmuul). Keskkonnamõju aspektist on olulisim merepõhja muutus ja ehitusaegsed mõjud. Merepõhja muutus seisneb kuni ca 1 hektari praeguse kuni 5 meetri sügavuses meres asuva merepõhja muutmises kiviseks merepõhjaks (st muulide veealused nõlvad) või maismaaks (st veest välja ulatuvad osad). Tegemist on ökoloogiliselt lokaalse väheolulise mõjuga. Sisuliselt asendatakse osa merepõhja pehmemate setetega elupaikadest kõva substraadiga elupaikadega. Muulide veealustel osadel kujuneb vastav elupaik juba mõne aastaga. Oluline on ka rõhutada, et uus inimtekkeline kõva substraadiga elupaik on piirkonnas juba arvukalt esinevate kivide näol olemas ja seega on selline elupaik piirkonnas juba esindatud – seega puudub ka risk näiteks ebasoovitavatele võõrliikide täiendavaks levikuks. Ehitusaegne mõju seisneb eeskätt muuli/kai ehitamiseks kasutatavate materjalide (tõenäoliselt erineva fraktsiooniga graniidist ning lubjakivist), merre paigutamises. Muulide rajamisel tuleb eelistada raudkive ning lubjakivitäidet tuleb kasutada võimalikult vähe, kuna lubjakiviga kaasneb*

ehitusaegselt rohkem heljumit kui raudkividega. Tavapärane muuli ehitamise tehnoloogia on nn pioneermetodil, ehk sisuliselt toimub mahuga kuni ca 23 000 m³ kivirahnude puistamine merre. Töö käigus toimuv setete veesambasse paiskumine aktiivse lainetuse ja jää mõju piirkonnas, kus kergesti mobiliseeruvaid (heljumit tekitavaid) põhjaseteid ei ole, on väga vähene. Tammi püsivuse ja koormustaluvuse huvides on vajalik kasutada eeskätt suuri kive ja rahnusid (läbimõõt üle mõnekümne sentimeetri), mis olemuslikult ei ole heljumi tekke allikaks, seetõttu on ka tekkiva heljumi kogus väike. Arvutuslikult maksimaalselt (lubjakivi kasutamisel) kuni mõnesaja tonni materjali heljumina levimine on lühiajaline ja väikese lokaalse mõjuga. Võimaliku mõju täiendavaks vältimiseks ja leevendamiseks ei tohi materjali vette uputamine toimuda kalade kudemisperioodi 15.04 - 30.06. Lisaks muulidele kavandatakse olemasoleva rannajoone mõningast muutust (mere täitmise teel ja meresetete ümberpaigutamise teel) sadama põhjapoolse ja lõunapoolse muuli vahelisel rannaribal. Täidetava ja maismaaks muudetava ala pindala on suurusjärgus kuni 1000 m² ning arvutuslik veealune maht on (st mere praegune ruumala, mis muudetakse maismaaks) orienteeruvalt 500 m³ ning koos veepealse mahuga ca 1500 m³. Meresetete ümberpaigutamine veealaks jääval alal (puitterassi piirkonnas) on orienteeruvalt mahus kuni 500 m³. Kõnealust tegevust käsitletakse veeseaduse mõistes veekogu põhja pinnase paigaldamisena, mida on sadama põhjapoolse ja lõunapoolse muuli vahelisel rannaribal mahus orienteeruvalt kuni 2000 m³. Kogu sadama arendamisega on veekogu põhja pinnase paigaldamisena käsitletavat mahud kokku orienteeruvalt kuni 26 000 m³ (1000 + 23 000 + 2000). Täpsed mahud selguvad tehnilise projekti koostamisel ning tööde teostamisel.

- Mõju rannaprotsessidele ja hoovuste liikumisele. Vesiehitiste (sh muulide/kaide) rajamine rannikumerre võib vastavate tingimuste esinemise korral muuta piirkonna lainetuse- ja hoovuserežiimi, mis teisese mõjuna võib tuua kaasa veevahetuse nõrgenemise ning „seisva veega“ piirkondade kujunemise, põhjustada muutusi setete liikumises ja tuua kaasa muutusi rannaprotsessides. Käsmu sadama arendamisel toimub rannaprotsessides 2 peamist mõju: a) lokaalsed (tormi)lainetuse poolt põhjustatud muutused rannaprotsesside intensiivsuses ja b) setete liikumise muutus. Randade purustamine lainetusega toimub ajas ebaühtlase intensiivsusega - kahjustused leiavad aset suure lainekõrgusega tormidega. Sealjuures peab ka lainete suund ja meretase olema sobiv. Käsmus on selliste purustavate tingimuste jaoks vajalik, et tormid tuleksid suunaga kirdest (ka põhjast ja idast), teistest suundadest tulevate tormilainete eest on rannik kaitstud. Sadam ise on kavandatud nn kahes astmes muuliga (topeltmuul), mis murrab põhjakaarest tulevate lainete energia ning ei lase lainel vastu muuli põrgata. Selliselt väheneb nii muulile avalduv laine jõud kui ka laine põrkamine. Seega on jõutud antud asukohta sobiva lahenduseni, millega välditakse tormikahjustuste tekkimise tõenäosuse ja suuruse kasvu võrreldes praeguse olukorraga.

Käsmu lahe läänekaldal toimub üldine valdav settevoog põhjast lõunasse. Rohke jää tingimustes toimub ka suurte kivide liigutamine, tormidega liigub ka jämeda kruusa mõõtu kivid, kuid põhimassi settevoost moodustab liiv ja veelgi peenem materjal (sealhulgas orgaanikat sisaldav). Käsmu sadam toimib barjäärina millest setted suunatakse ümber, kuid ümber muulide liikumisel sügavamale merre sattudes setteid liigutavad jõud nõrgenevad ning seeläbi ei suuda eeskätt raskemad setted (antud kontekstis liiv) ümber muulide kanduda, vaid settivad. Seega satub vähem liivasetteid

vahetult sadamast lõunas asuvale rannalõigule. Samas sadam ka takistab selle lõigu kulutamist ja seetõttu ei teki väga suurt ranna kulutust. Mõningase setete defitsiidi tõttu võib aja jooksul siiski toimuda ranna vähenemine vahetult sadamast lõunasse jääval rannalõigul. Rannalõigul võib esteetika eesmärgil teostada ranna hooldust (vältides sealjuures looduskaitseliste väärtuste kahjustamist) ning vajadusel tuua liiva defitsiidi kompenseerimiseks.

- Mõju mereelustikule. Kuna merepõhja muutmine toimub väikesel alal (umbes 10 000 m²), siis sellise ala muutmine ei too endaga kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju. Ehituslike tehniliste võtete või töökorralduse tõttu võib kaasneda negatiivne mõju mereelustikule sadama ehitamise perioodil nt kalade kudemise perioodil. Võimaliku mõju täiendavaks vältimiseks ja leevendamiseks ei tohi materjali vette uputamine toimuda kalade kudemisperioodi 15.04 - 30.06.
- Mõju linnustikule. Planeeringuala jääb tiheasutusalale kus linnustiku elupaiku pakkuvaid olulisi looduslikke kooslusi ei esine. Sadama rajamine toimub asukohta, kus see ei kahjusta linnustikule olulisi elupaiku ega põhjusta suuri muutusi häirimises.
- KSH programmi raames viidi läbi ka Natura 2000 eelhindamine kus jõuti järeldusele, et Lahemaa linnualale, selle kaitse-väärtustele ja terviklikkusele kavandatava detailplaneeringu elluviimisel ebasoodsat mõju ei esine. Natura eelhindamisel käsitleti seega vaid Lahemaa loodusala. Hinnati planeeritava sadama rajamiseks kavandatud tegevuste (merepõhja sügavusi ühtlustamine kuni 4m sügavuseni ning suurematest navigatsioonihustavatest kividest puhastamine) mõju arvestades, et kavandatava tegevuse mõjualasse jääb loodusala kaitse-eesmärkidest kolm elupaigatüüpi (vt detailplaan).
Hinnangu tulemusena selgus, et Lahemaa loodusala kaitse-eesmärgid (sh 3 mõjualasse jäävat elupaika) säilivad kavandatava detailplaneeringu elluviimisel nii kvantitatiivselt kui ka kvalitatiivselt samaväärsetena (vt KSH, pt 3.5 Mõju kaitstavatele loodusobjektidele sh Natura 2000 võrgustikule ja tabel 3, tabel 4). Seetõttu kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne Lahemaa loodusala, selle kaitse-eesmärkidele ega terviklikkusele ebasoodsat mõju.

Lemeti kivi on kaitstav kui looduse üksikobjekt (KLO4000534), mille kaitseks on määratud 50 m laiune piiranguvöönd. Kavandatava sadama lõunapoolne kai koos tanklaga paiknevad osaliselt Lemeti kivi kaitsetsoonis. Lemeti kivi on rändrahn, millest sadama ehitustööd jäävad paarikümne meetri kaugusele, seega Lemeti kivi ja selle otsest ümbrust füüsiliselt ei mõjutata. Mõju seisneb kivi vaadeldavuse muutuses, mis ei halvene.

- Kogukondlik suhtumine ja mõju piirkonna elanikele. Käsmu küla on ajalooline nõ kaptenite küla kus korrektse sadama puudumine on mõnevõrra kummastav. Läbi aastatepikkuse diskussiooni on tänaseks jõutud olukorrani, kus enamuse kogukonnast leiab, et Käsmus peab olema sobiv väikesadam. Võimalikult paljudele (piirkonna elanikele, kogukonnale) sobiva lahenduse leidmiseks on teostatud detailplaneeringu koostamise protsess ning sellega samaaegselt on toimunud diskussioonid ka väljaspool DP/KSH protsessi. Loomulikult on erinevatel inimestel erinevad arvamused selles osas, milline täpselt on Käsmu sobiv väikesadam ning sellest tulenevalt on raske eeldada, et

saavutatakse täielik üksmeel. Siiski on tõenäoline et kehtestatav planeeringulahendus väljendab kogukonna enamuse ühist kompromissidel baseeruvat soovi. Käsmu sadama arendamine suurendab Käsmu majanduslikku potentsiaali ning loob juurde ja võimendab olemasolevaid tegevusvaldkondi. Seega võib sotsiaal-majanduslikust aspektist Käsmu sadama väljaehitamist lugeda positiivse mõjuga arenguks.

Sadamapiirkonna ehituse ajal võib ehitustegevusega kaasneda lähinaabrite ja transpordivoogude ääres elavate inimeste häiring. Tegemist on paljukordselt normidest allapoole jääva mõjude tasemega (nt liikluse õhu- ja mürareostus), mis lisaks on ajutuse iseloomuga. Häiringu saab vähendada ehitustööde korraldamise kaudu, selleks tuleb ehitustööd organiseerida (nii ruumiliselt, ajaliselt kui infovahetus kogukonnaga/naabritega) selliselt, et võimalik ehitusobjektilt välja ulatuv häiring oleks minimaalne. Näiteks vältida häirivamaid töid (mahukas materjali vedu) nädalavahetustel ning määratleda konkreetne ehitaja/tellija poolne kontaktisik, kes reaalselt on avatud suhtluseks kogukonnaga ja kes reaalselt lahendab ehituse ajal nn jooksvad küsimused.

- Avariolukorrad ja reostusriskid. Väljaehitatud ja asjakohaselt varustatud sadama ekspluatatsiooni aegsed keskkonnariskid on madalad ning nende ohjamiseks on vajalik sadama tegevuses nõuetekohase regulatsiooni järgimine. Sadamas ja selle sissesõiduteel peab olema nõuetekohane navigatsioonimärgistus. Sadama varustamisel tuleb tagada ka nõuetele vastavate ohutus-, pääste- ja reostustõrjetehnika olemasolu. Detailplaneeringuga on sadamasse kavandatud ka tankla. Edasisel projekteerimisel faasis tuleb tankla projekteerida, hiljem välja ehitada ja opereerida selliselt et sellega ei kaasne riske merekeskkonna reostamiseks. Eeskätt on vajalik tagada et kütusemahutitest ei satuks ka raskete ilmastikuolude korral kütus merre – see on võimalik tagada erinevate tehniliste lahendustega.

4.9.1 Leevendavad meetmed ja seire

Planeeringu elluviimisel arvestada ja rakendada järgnevat leevendusmeetmetega (vt ka KSH pt 3.13. Leevendavad meetmed ja seire meetmed).

Veealune kultuuripärand. Planeeritava sadama rajamiseks on kavandatud sadama ala kividest puhastada ning merepõhja sügavusi ühtlustada, suuremahulist süvendamist ei ole plaanitud.

Sadama edasisel arendamisel teostada tehniliste lahenduste täpsustamiseks (projekteerimiseks) täpsustavad tööd: eeldatavasti merepõhja ehitusgeoloogiline uuring. Kui selle või muude uuringute või ehitustegevuse käigus leitakse märke võimalikust kultuuripärandist, siis tuleb käituda kultuuripärandit kahjustamata ja õigusaktide kohaselt. Vastavalt muinsuskaitseadusele (§ 44³, 32), kui tööd tehes avastatakse inimtegevuse tagajärjel ladestunud arheoloogiline kultuurikiht, sealhulgas inimluud, või kultuuriväärtusega leid, on tööde tegija kohustatud töö seiskama, säilitama leiukoha muutumatul kujul ning viivitamata teatama sellest muinsuskaitseametile ja valla- või linnavalitsusele.

Muulide / kaide ehitamine (tahkete ainete uputamine). Vastavalt KSH aruande ptk 3.2 on sadama muulide (sh nende veealuste nõlvade) veealune pindala kuni 10 000m² ja veealune kogumaht suurusjärgus kuni 20 000m³. Täidetava ja maismaaks muudetava ala pindala on

kuni 1000m² ja arvestuslik veealune maht (st mere praegune ruumala, mis muudetakse maismaaks orienteeruvalt 500m³) ning koos veepealse mahuga ca 1500 m³. Meresetete ümberpaigutamine veealaks jääval alal (puitterrassi piirkonnas) on orienteeruvalt mahus kuni 500 m³. Kõnealust tegevust käsitletakse veeseaduse mõistes veekogu põhja pinnase paigaldamisena, mida on sadama põhjapoolse ja lõunapoolse muuli vahelisel rannaribal mahus orienteeruvalt kuni 2000 m³. Kogu sadama arendamisega on veekogu põhja pinnase paigaldamisena käsitletavat mahud kokku orienteeruvalt kuni 26 000 m³ (1000 + 23 000 + 2000). Täpsed mahud selguvad tehnilise projekti koostamisel ning tööde teostamisel.

Muulide / kaide ehitusaegne mõju seisneb eeskätt ehitamiseks kasutatavate materjalide (tõenäoliselt erineva fraktsiooniga graniidist ning lubjakivist), merre paigutamises. Muulide rajamisel tuleb eelistada raudkive ning lubjakivitäidet tuleb kasutada võimalikult vähe, kuna lubjakiviga kaasneb ehitusaegselt rohkem heljumit kui raudkividega. Tavapärane muuli ehitamise tehnoloogia on nn pioneermeetodil, ehk sisuliselt toimub veealuse mahuga kuni ca 23 000 m³ kivi- ja raudkivide puistamine merre. Töö käigus toimuv setete veesambasse paiskumine aktiivse lainetuse ja jää mõju piirkonnas, kus kergesti mobiliseeruvad (heljumit tekitavaid) põhjaseteid ei ole, on väga vähenenud. Tammi püsivuse ja koormustaluvuse huvides on vajalik kasutada eeskätt suuri kive ja rahnusid (läbimõõt üle mõnekümne sentimeetri), mis olemuslikult ei ole heljumi tekke allikaks, seetõttu on ka tekkiva heljumi kogus väike. Arvutuslikult maksimaalselt (lubjakivi kasutamisel) kuni mõnesaja tonni materjali heljumina levimine on lühiajaline ja väikese lokaalse mõjuga. Võimaliku mõju täiendavaks vältimiseks ja leevendamiseks ei tohi materjali vette uputamine toimuda kalade kudemisperioodi 15.04 - 30.06.

Ehitusaegse häiringu vähendamine. Ehitistealuse huumusmulla käitlemine peab toimuma vastavalt jäätmehoolduseeskirja nõuetele. Rajatiste ja hoonete ehitusprojektid tuleb enne ehitusloa taotlemist kooskõlastada kohaliku omavalitsusega.

Sadamapiirkonna ehituse ajal võib ehitustegevusega kaasneda lähinaabrite ja transpordivoogude ääres elavate inimeste häiring. Tegemist on paljukordselt normidest allapoole jääva mõjude tasemega (nt liikluse õhu- ja mürareostus), mis lisaks on ajutuse iseloomuga. Siiski tuleb ehitustöid organiseerida (nii ruumiliselt, ajaliselt kui infovahetus kogukonnaga/naabritega) selliselt, et võimalik ehitusobjektilt välja ulatuv häiring oleks minimaalne. Vältida häirivamaid töid (mahukas materjali vedu) nädalavahetustel. Oluline on, et ehitustegevuse teostaja (või tellija) poolt on väga konkreetne kontaktisik, kes on reaalselt avatud suhtlemiseks kogukonnaga ka esmapilgul pisiasjades, mida ei suudeta ette näha ja tuleb lahendada operatiivselt töö käigus (näiteks täpne liikluskorraldus Käsmu avalikel teedel erineva intensiivsusega ehitusperioodil, sadama kasutamine ehituse ajal jms).

Otsest loodusparameetrite spetsiifilist seiret (keskkonnaseiret) ei kavandata. Ehitustööde ajal peab sadama valdaja, ehitustööde teostaja ning ehitusjärelvalve teostaja pidevalt jälgima kasutatava ehitustehnika tehnilist korrasolekut ning organiseerima tööd inimestele ja keskkonnale ohutult. Sisuliselt on tegemist ehitusaegse töökorralduse seirega.

Mõju suplusvee kvaliteedile. Käsmu sadam ei tekita täiendavat veereostust ja seetõttu ei halvenda see suplusvee kvaliteeti Käsmus ning ametlikus supluskohas Võsul (KSH aruanne, lk 65).

Meresetete voo muutumise leevendamine

Käesoleva aruande peatükis 3.2 (lk 49) on kirjeldatud sadama piirkonnas meresetete liikumist mõjutavaid asjaolusid ning võimalikke tagajärgi rannale. Aastate jooksul võib kujuneda olukord, kus sadamast vahetult lõunas asuval rannalõigul tekib mõningane liiva defitsiit (st kulutus on suurem kui liiva juurdekanne). Samas võib sadama ja Võrkneeme vahelisele alale kuhjuda orgaanilist materjali, mis võib osutada inimestele häiringuks.

Võimaliku häiringu likvideerimine on olemuslikult lihtne - vajalik on rannalõigu hooldus (taimestiku niitmine, vajadusel koristamine ja äravedu). Ka täna toimub Käsmus erinevatel rannalõikudel (eeskätt sõltudes rannakinnistu omaniku tegevusest) erineva iseloomuga ranna hooldus (nt taimestiku niitmine). Loomulikult on vajalik lahendada rannalõigu hoolduse teostaja, hoolduse nõuetele vastavuse ja tegevuse rahastamise küsimus – kuna tegemist on osaliselt sadama tõttu (kuigi loomulikult toimuvad ka tavapärased looduslikud protsessid, taimestiku kasv, setete kogunemine jms) tekkiva häiringuga, siis oleks asjakohane, et hoolduse/rahastamine toimub (võimalik et osaliselt) sadama omaniku/operaatori poolt. Võimalikud on ka muud kokkulepped. KSH aruandes ei saa ette anda täpset kokkuleppe sisu, see tuleb sõlmida ja rakendada osapoolte vahel eraldiseisvana.

Kui sadama muulide juurde kantakse aja jooksul niivõrd palju liiva, et vajalik on selle eemaldamine, siis on arukas väljakaevatav liiv (sobivas koguses, st defitsiidi kompenseerimiseks) paigutada sadamast lõunasse rannalähedasse vette. Selliselt kompenseeritakse antud kohta tekitatud liiva defitsiit ja sealt hakkab see looduslike protsessidega jätkama kandumist lõuna suunas.

Vajalik on rakendada eelnevalt välja toodud leevendavaid meetmeid.

4.10. Kuritegevuse ennetamine

Kuritegevuse ennetamise abinõud on määratud Eesti Standardi EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur” soovitude alusel.

Planeeritava ala kasutuse mitmekesisustumine loob eeldused suurema turvalisuse tekkimiseks. Planeeritavad hooned on turvalisuse huvides ette nähtud valgustada ja krundid on lubatud ümbritseda piirdeaiaga.

Krundil nr 1 asuvale vaatlustornile tuleb ohutuse ehitise ohutuse tagamiseks teostada ehituslik ekspertiis.

4.11. Tehnovõrkude ja – rajatiste paigutus

Vihula Veevärk OÜ on väljastanud oma e-meili kirjaga 20.06.2016, vee-, kanalisatsiooni- ja sadameveetorustike tehnilised tingimused.

Veevarustus.

Vastavalt Vihula valla Veevärgi tehnilistele tingimustele Merekooli tn 1 (pos nr 1) jaoks säilib olemasolev liitumispunkt (Majaka tänaval). Krundil pos nr 1 on planeeritava paadikuuri veevarustus ette nähtud kinnistusesiselt olemasoleva liitumise kaudu.

Merekooli tänavale krundil pos nr 5 näha ette torustik de63. Torustik ühendada Neeme tee 46 juures Merekooli tänaval olemasoleva veetorustikuga. Antud trassist on kavandatud vee ühendus pos nr 2, pos nr 3, pos nr 4 ja pos nr 6-le. Krundil pos nr 4 (Merekooli tn 3), pos nr 2 (Merekooli tn 4), pos nr 6 (Merekooli tn 4), pos nr 3 (Merekooli tn 5) liitumispunkti paigaldada

maakraan DN25. Liitumispunktid rajada Merekooli tänavale 1 m kinnitu piirist. Kinnistute sisesed torud projekteerida läbimõõduga de32. Veetorustiku hargnemised liitumispunkti ja veemõõdusõlme vahel ei ole lubatud. Veemõõdusõlm peab asuma hoones kohe välispiiri taga, võimalikult peakraani lähedal, kuivas ja valgustatud ruumis, kus temperatuur ei lange alla 4°C ja ei tõuse üle 40°C. Objekti veesisendile paigaldada mitmejoaline veearvesti DN 15. Prognoositav ööpäevas tarbitav veehulk kogu planeeringuala peale kokku on orienteeruvalt 4m³.

Kanalisatsioon.

Vastavalt Vihula valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arengukavale 2016-2027, on ette nähtud piirkonnas välja arendada kanalisatsiooni ja veevõrgustik. Hetkel lähipiirkonnas ühiskanalisatsiooni torustikud puuduvad.

Kuna täpselt ei ole teada, millal realiseerub vajalike torustike väljaehitus, siis reoveekanalisatsiooni süsteem lahendada seni kogumismahutite baasil oma kinnistu raames. Perspektiivselt on planeeringu alale, pos nr 5 teemakrundile, kavandatud ühiskanalisatsiooni trassi võimalik asukoht, võimaldades ÜVK ühinemist. Mahutite täpne suurus ja asukoht täpsustada ehitusprojektiga. Osa

Kanaliseerida on lubatud vaid olmereovett, vältida pinnase- ja sademevee sattumist olmekanalisatsiooni. Ööpäevas kanaliseeritav veehulk planeeringuala peale kokku on prognoositud orienteeruvalt 4 m³.

Sademeveesüsteem.

Piirkonnas puudub tsentraalsete sajuvete kogumise ja ärajuhtimise süsteemi projekt. Sadevesi on ette nähtud immutada omal krundil. Arvestades eeldatavalt madalat sõiduautode sadama liikluskoormus ja väikest parkimiskohtade arvu (8 parkla kohta), siis õli-, bensiini-ja liivapüüdureid planeeringu alale ette ei nähta.

Tuletõrjevee varustus.

Väline tulekustutusvee lahendus lähipiirkonnas puudub. Tuletõrjeveevarustuse planeerimisel on arvestatud „EVS 812-6:2012+A1:2013 Ehitiste tuleohutus Osa 6: Ehitiste tuleohutus: Tuletõrje veevarustus p 5.3”. Tuletõrjevee tagamiseks on ette nähtud „kuiv hüdrant” veevõtu kaevuga. Veevõtukaev tuleb varustada veevõtu toruga (vähemalt 200mm) looduslikust veekogust, millel on paigaldatud prügivõre. Tuletõrjeveevõtu koha maksimaalne kaugus hooneteni on 100 m kavandatava elamahoone puhul kuni 150 m (vastavalt EVS pt 6.3.12). Kuivhüdrant peab vastama EVS 812-6:2012+A1:2013 nõuetele. Juurdepääs hüdrantile peab olema nõuetekohane (juurdepääsu tee laius).

Valitsuse 02. juuni 2015 aasta määrusega nr 54 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded”.

Vastavalt ülalnimetatud määruse § 19 ei tohi tule levik ühelt ehitiselt teisele ohustada inimeste turvalisust ega põhjustada olulist majanduslikku või ühiskondlikku kahju. Selle täitmiseks peab hoonetevaheline kuja olema 8 meetrit. Kui kuja on väiksem tuleb tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega. Ettenähtud ehitiste vähimaks tuleohutusklassiks on TP3.

Täpsed tuleohutuskujud ning ehitiste tulepüsivusklassid määrata ehitusprojekti käigus igale konkreetsele hoonele eraldi. Tuleohutusnõuded samas ja päästetööde korraldus ning päästeasutuse ja muu abi andva või järelevalvet teostava asutuse väljakutsumise kord tuleb kindlaks määrata sadama eeskirjas.

Elektrivarustus ja välisvalgustus.

Elektrivarustuse osa planeerimisel on aluseks Elektrilevi OÜ Tallinn-Harju regioon väljastatud 06.06.2016 tehnilised tingimused nr 240304.

Lubatud maksimaalne läbilaskevõime on 3*400 A. Toide Võsu 110/10 alajaamast. Uue tarbija varustamine on ette nähtud „Käsmu rahvamaja” jaotus alajaamast.

Liitumispunkt on kavandatud kruntide piiridele teemaa koridori. Liitumiskilbid peavad olema alati vabalt teenindatavad (Viide- Nõuded madalpinge kaablivõrgu projekteerimiseks). Detailplaneeringuga moodustatavatel ehituskruutidel tuleb seada Elektrilevi OÜ-le notariaalne maakasutusõigus enne kinnistu(te) müüki. Planeeringu käigus olemasoleva elektrivõrgu ümberehitus toimub kliendi kulul, mille kohta tuleb esitada Elektrilevi OÜ-le kirjalik taotlus.

Projekteerimisel arvestada, et välisvalgustus ei tohi põhjustada ümberkaudsetel aladel valgusreostusega. Välisvalgustuse projekteerimisel lähtuda sellest, et see ei hakkaks häirima võimalikke sadama navigatsioonitulede kasutamist ning ei pimestaks veeliiklejaid. Selleks peaksid valgustid olema suunatud maa poole või alla ning ilma valgustis korpusest välja paistva helendava kuplita.

Soojavarustus.

Piirkonnas puudub tsentraalne kaugküttesüsteem. Soojavarustuse lahendada lokaalse kütte baasil. Kavandamisel arvestada kaasaegsete ja keskkonnasäästlike lahendustega.

Telekommunikatsioonivarustus.

Telekommunikatsiooni osa planeerimisel on aluseks AS Telia väljastatud 19.05.2016 tehnilised tingimused nr 26454563.

Käsmu külas on olemasolev Telia kaablivõrk (vasksoontega), mis kuulub likvideerimisel, sh Merekooli tn ääres ja Merekooli tn 1 suubuv õhukaabel. Kuna pole teada, millal ehitatakse välja fiiberoptiline võrk pakub Telia Käsmu külla alternatiivina nii andmete -, tv, kui ka kõneside teenuseid üle õhu traadita lahendusena.

4.12. Vedelkütuse tankimine, fekaal- ja pilsivee vastuvõtt

Pilsivesi, koodiga 13 04 ja selle alajaotis (13 04 01*, 13 04 02*, 13 04 03*) kuulub Vabariigi Valitsuse 06.04.2004.a määruse nr 102 kohaselt ohtlike jäätmete hulka, mille käitlemiseks on jäätmeseaduse § 99 lg 1 tulenevalt nõutav ohtlike jäätmete käitluslitsents ning lisaks litsentsile tegevuseks õigust andev jäätmeluba (jäätmeseaduse § 73 lg 2 p 3). Pilsivesi sisaldab naftasaaduseid ja muid ohtlikke aineid, mille käitlemine nõuab vastavat tehnoloogiat. Pilsivesi tuleb otse laevadelt anda üle (äravedu toimub paakautodega) ettevõtetele, kes omavad vastava jäätmeliigi käitlemiseks sobivaid võimalusi ning tegevuslubasid. Vastavalt sadamaseaduse § 26 sadama peab käitajal olema nõuetekohane laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. Kava peab sisaldama ja reguleerima kogu jäätmekäitlusala tegevust sadama territooriumil. Kava esitab sadama käitaja Keskkonnaametile ülevaatamiseks ja kinnitamiseks. Veesõidukite väike tankla on planeeritud kai äärde ja seda tohib rajada ainult projekti alusel.

Vastavalt naftasaadustega seotud rajatiste keskkonnakaitselistele normatiividele peab naftasaaduste ladustamisplatsi maa-ala olema betoneeritud või kaetud inertse materjaliga vett ja naftasaadusi mitte läbilaskev 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.

4.13. Servituutide vajadus

Reaalservituut koormab *Asjaõigusseaduse § 172, lg 1* järgi teenivat kinnisasja valitseva kinnisasja kasuks selliselt, et valitseva kinnisasja igakordne omanik on õigustatud teenivat kinnisasja teatud viisil kasutama või et teeniva kinnisasja igakordne omanik on kohustatud oma omandiõiguse teostamisest valitseva kinnisasja kasuks teatavas osas hoiduma. Vastavalt *Asjaõigusseaduse § 225 lõikele 1* koormab isiklik kasutusõigus (isiklik servituut) kinnisasja selliselt, et isik, kelle kasuks see on seatud, on õigustatud kinnisasja teatud viisil kasutama või teostama kinnisasja suhtes teatud õigust, mis oma sisult vastab mõnele reaalservituudile.

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek planeeringualal servituutide seadmiseks järgnevatel maaüksustel:

- Krunt pos nr 1 (Merekooli tn 1) - olemasolev veetrass ja elektriõhuliini servituut trassihaldja kasuks.
- Krunt pos nr 2 (Merekooli tn 4) - läbipääsu servituut Neeme tee 44 (kü 92201:014:0810) maaüksuse kasuks.
- Krunt pos nr 3 (Merekooli tn 5) - on kavandatud tuletõrje veetrass. Isiklik servituut (eeldatavalt isiklik kasutusõigus) trassihaldaja kasuks.
- Krunt pos nr 4 (Merekooli tn 3) - olemasoleva veetrassi ja maakaablite seadusest (*Asjaõigusseaduse §-d 158 ja 158¹*) tulenev talumiskohustus. Kuni 163 m² suurusele krundi osale juurdepääsuservituut krundi pos nr 3 ja krundi pos nr 1 kasuks, milline on vajalik sadama ning muuseumi külastajate tarbeks (tingitud paadikärudega ning turismibussidega manööverdamise nõuetest). Servituudi tingimused lahendada vastavate lepingutega pärast detailplaneeringu kehtestamist.
- Krunt pos nr 5 (Merekooli tn)- on kavandatud tuletõrje veetrass koos mahutiga. Isiklik servituut trassihaldaja kasuks. Juurdepääs hüdrandile peab olema tagatud 24h pääste kustutustöödeks. Vesi, kanal, elektri, valgustuse servituut trassi haldaja kasuks. Vaatetorni kinnitustrosside, koos ankruga kasutamiseks isiklikservituuti vaatetorni haldaja kasuks.

Trasside asukohad ning servituutide täpsed ulatused ning tingimused määratletakse ehitiste projekteerimise käigus asjakohaste lepingutega.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt kruntide valdajate ja võrguvaldajate kokkulepetele. Servituudilepingud sõlmida vastavalt krundiomanike ja tehnovõrguvaldajate kokkulepetele.

4.14. Detailplaneeringu realiseerimise võimalused ja realiseerimisest tulenevate võimalike kahjude hüvitamine

Detailplaneering on koostatud arvestusega, et planeeritav lahendus realiseerub (taotletakse ehitusluba) 5-10 aasta jooksul pärast planeeringu kehtestamist.

Detailplaneeringu kehtestamisega ei kaasne otseseid kahjusid. Detailplaneeringu realiseerimisel (ehitustegevus jms) tekkivad võimalikud kahjud hüvitatakse kehtivates õigusaktides sätestatud alustel ja korras.

V Lisad

1. Situatsiooniskeem
2. ÜP väljavõte
3. Muinsuskaitse eritingimused ja väljavõte „õppe platsist“
4. Illustratsioonid - koostanud Arhitektuuribüroo Pluss OÜ
5. Ehitisregistri väljavõte
6. Omandiõigus dokumendid
7. Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused, 2016.05.06, nr 240304
8. Telia Eesti AS tehnilised tingimused, 2016.05.19, nr 26454563
9. OÜ Vihula Veevõrk tehnilised tingimused, 2016.06.13
10. Maa-andmine munitsipaalomandisse;

VI Joonised

Joonis 1. – Lähteplaan

Joonis 2. – Detailplaan

VII Kooskõlastuste tabel ja kooskõlastuslisad

KOOSKÕLASTUSTE KOONDTABEL

Jrk. nr.	Kooskõlastav organisatsioon, krundi omanik, piirinaaber	Kooskõlastuse nr ja kuupäev	Kooskõlastuse täielik ära kiri	Kooskõlastus originaali asukoht	Projekteerija märkused kooskõlastaja tingimuste täitmise kohta
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	Vihula Valla Veevärk OÜ	2016.07.14	Kooskõlastanud /Andrus Kruusi/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused.	-
2.	Elektrilevi OÜ	2016.07.20 Nr 2446469659	Kooskõlastanud /Priit Mägi/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Tööjoonised kooskõlastada täiendavalt.
3.	Lennuamet	2016.07.29 Nr 4.6-8/16/2493-2	Kooskõlastanud /Kristo Vallimäe/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
4.	Päästeamet Ida päästkeskuse ohutusjärelvalve büroo	2016.08.03 Nr 7.2-3.3/15750-2	Kooskõlastanud /Targo Tikkerber/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
5.	Veeteede Amet	2016.08.04 Nr 7-1/9-29	Kooskõlastanud /Taivo Kivimäe/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Tingimused projekteerimisel, edastatud lähetatud kirjas.
6.	Majandus- ja Kommunikatsiooni - ministeerium	2016.08.26 Nr 1.10-17/14-00555/150	Kooskõlastanud /Merike Saks/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
7.	Maanteeamet	2016.09.06 Nr 15-2/16-00032/580	Kooskõlastanud /Marten Leiiten/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Kooskõlastus kehtib 2 aastat alates kirja väljastamise kuupäevast.
8.	Kaitseministeerium	2016.09.07 Nr 12.2-4/16/3603	Kooskõlastanud /Katri Raudsepp/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
9.	Keskkonnaministeerium	2016.09.23 Nr 7-15/16/7040-4	Kooskõlastanud /Marko Pomerants/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Seletuskirja on vastavalt Keskkonnaministeeriumi kirjale täiendatud.
10.	Politsei - ja Piirivalveamet	2016.09.28 Nr 1.11-11/620-4	Kooskõlastanud /Varmo Rein/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-

11.	Merekooli tn 4 kinnistu omanik. Meleagris OÜ.	2016.09.30	Arvamus /Karin Antsov/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
12.	Terviseamet	2016.09.30 Nr 9.3-1/5771-4	Arvamus /Olga Smolina/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
13.	Tartu Ülikool	Vihula VV poolt edastas koostöö raames planeeringumaterjali TÜ arvamus saamiseks 28.11.2016 nr 7-1/9-77	Detailplaneeringu teemal on tehtud koostööd. Arvamuse esitaja ei ole oma seisukohta kirjalikult 30 päeva jooksul edastanud.	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Vastavalt PlanS § 133, lõige 1 ja 2 pole arvamus andja 30 päeva jooksul detailplaneeringu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamus avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse detailplaneering kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamus andja ei soovi selle kohta arvamust avaldada.
14.	Kultuuriministeerium	2016.12.27	Kooskõlastanud /Tarvi Sits/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
15.	Keskonnaamet	2017.01.16 Nr 7-9/16/10341-6	Kooskõlastanud /Jaak Jürgensin/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Hoonete projekteerimisel arvestada olemasolevate hoonetega piirkonnas, väliviimistluses kasutada naturaalseid materjale.
16.	Muinsuskaitseamet	2017.01.20 Nr 5.1-17.5/162	Kooskõlastanud /Kalle Merilai/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
17.	Tehnilise Järelevalve Amet	2917.01.27 Nr 16-3/16-1199-006	Kooskõlastanud /Raigo Uukkivi/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	-
18.	Lääne- Viru Maavalitsus	2017.01.25 Nr 12-2/17-100-2	Seisukoht lisa kooskõlastuse määramiseks /Marko Torm/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Planeering tuleb kooskõlastada Maa-ametiga.
19.	Maa-amet	08.02.2017 Nr 6-3/17/1861-5	Seisukoht lisa kooskõlastuse määramiseks /Anne Toom/	Allkirjastatud digitaalselt. Asukoht-CD ja seletuskirja kaust kooskõlastused	Planeeringus on arvestatud Maa-ameti poolt välja toodud tingimustega.

Projekti juht: _____ /Helen Leiger/

