

**Töö number:**

**KAR 2012**

**Tellija nimi:**

**Vihula Vallavalitsus**

**Töö nimetus:**

# **KAREPA SADAMA DETAILPLANEERING**



**Töö koostaja:**

**Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ**

**Töö väljaandmise aasta-kuu-päev:**

**2013-02-14**

# Sisukord

## Seletuskiri

- 1 Üldandmed
- 2 Detailplaneeringu alusdokumendid ja koostamise eesmärk
- 3 Kehtivad planeeringud
- 4 Karepa sadamakoha lühikirjeldus ja kasutusvõimalused
- 5 Karepa sadama detailplaneeringu ala (planeeringuala)
- 6 Planeerimisettepanek
- 7 Planeerimislahendus
- 8 Kruntide moodustamine
- 9 Kruntide ehitusõiguse määramine
- 10 Hooned Karepa sadama krundil S ja hoonestusala
- 11 Rajatised Karepa sadama krundil S
- 12 Hooned Karepa piilkonnamaja teede krundil K
- 13 Rajatised Karepa piilkonnamaja teede krundil K ja servituudid, ligipääs kallasrajale
- 14 Lamutatavad ehitised
- 15 Kujad
- 16 Liikluskorraldus
- 17 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted
- 18 Hoonete üldised ja olulisemad arhitektuurinõuded
- 19 Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused
- 20 Ettepanekud maa-alade ja üksikobjektide kaitse alla võtmiseks
- 21 Miljööväärtsliku hoonestusala määramine
- 22 Riigikaitse otstarbega maa-ala määramine
- 23 Karepa sadama akvatooriumi määramise ettepanek
- 24 Ametliku maismapiiri korrektuuri ettepanek
- 25 Keskkonnatingimused
- 26 Tuleohutus
- 27 Muud tingimused sadama projekteerimisele, ehitamisele ja kasutamisele
- 28 Karepa sadama tee

## Joonised

- DP-1 ASUKOHASKEEMID (2013-01-28)
- DP-2 TUGIPLAAN (2013-01-28)
- DP-3 DETAILPLAAN (2013-01-28)
- DP-4 RAJATISTE PLAAN (2013-01-28)

Joonised DP-1 ja DP2 on esitatud ühel lehel. Joonised kokku kolmel lehel.

## Lisad

- Lisa 1 Planeerimislahenduse illustratsioon
- Lisa 2 Planeeringuala kontaktvööndi analüüs
- Lisa 3 Kooskõlastuste koondtabel ja selle lisad

Menetlusedokumentid komplekteeritakse detailplaneeringu juurde selle vastuvõtmise ja avaliku väljapaneku järgselt.

Komplekteerinud Aavo Raig  
Tel +372 6777130 / 5034236, aavo.raig.arrp @ gmail.com

Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ

# Seletuskiri

## 1

### Üldandmed

Ehitise nimetus ja asukoht:

**Karepa sadam**

Sadamakoht Türineeme idakaldal ja madalal merepõhjal  
Karepa küla, Vihula vald, Lääne-Virumaa

Töö nimetus:

**Karepa sadama detailplaneering**

Detailplaneeringu tellija:

**Vihula Vallavalitsus**

registrikood 75023482

Mere 6, Võsu alevik, Vihula vald, Lääne-Virumaa, postiideks 45501

e-post vald @ vihula.ee

telefon 325 8630

faks 325 8640

Detailplaneeringu koostaja:

**Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ**

registrikood 10262126

Ränduri 40, Tallinn, Harjumaa, postiideks 10921

e-post aavo.raig.arrp @ gmail.com

Telefon 503 4236

Maa-ala ja veeala mõõdistustööde andmed:

**KEK Invest AS**

Registrikood 10061600

Näpi tee 10, Näpi alevik, Sõmeru vald, Lääne-Virumaa, postiideks 44305

Telefon 325 5941

Faks 325 5952

## 2

### Detailplaneeringu alusdokumendid ja koostamise eesmärk

#### 2.1

Karepa sadama detailplaneering on algatatud Vihula vallavolikogu otsusega 14.06.2012 nr 180. Detailplaneeringu ala on muudetud (vähendatud) Vihula vallavolikogu otsusega 08.11.2012 nr 196.

#### 2.2

Detailplaneeringu eesmärk on ehitusõiguse määramine sadamarajatistele, sadamahoonetele, vajalikule taristule ja juurdepääsudele ning keskkonnakaitseliste meetmete lahendamise, kruntide moodustamine ja sihtotstarvete määramine, sadamaakvatooriumi ettepaneku tegemine (väljavõtte detailplaneeringu algatamise otsusest).

### 3

#### Kehtivad planeeringud

##### 3.1

Detailplaneeringu ala kohta kehtib Vihula valla üldplaneering, mille kohaselt on kavas rajada lauter/sadam Tūrineemele, üldplaneeringu kaardil tähistatud alale (vt väljavõte Vihula valla üldplaneeringu kaardilt (2002) käesoleva detailplaneeringu Joonisel DP-1 ASUKOHASKEEMID). Üldplaneering sätestab muuhulgas:

*... tuleb ära kasutada olemasolevaid sadama- ja lautriehitisi. Uute rajamisele on eelistatud vanade sadamate või lautrikohtade taastamine. Eelistatud on väikepaatide sadamate ehitamine (vt kehtiva planeeringu seletuskirja punkt 4.6.2 Sadamad ja lautrid).*

##### 3.2

Detailplaneeringu ala kohta kehtib Lääne-Viru maakonnaplaneering, mille kohaselt on Karepa sadam Lääne-Viru maakonna väikesadam (vt väljavõte Lääne-Viru maakonnaplaneeringu Lääne-Viru maakonna rannaala põhijoonisest (2011) käesoleva detailplaneeringu Joonisel DP-1). Karepa sadamakoht on suuruse ja perspektiivse kasutuse järgi liigitatud harrastuskalurite väikesadamaks S3, samuti nagu sadamakohad Käsmus, Vainupeal ja Erus (vt kehtiva planeeringu seletuskirja punkt 2.3 *Infrastruktuur. Veeteed ja sadamad*).

##### 3.3

Käesoleva detailplaneeringu alaga külgneb kehtiva detaiplaneeringuga Karepa piilkonnamaja maaüksus (katastritunnus 88703:003:0247, 100% elamumaa). Kehtivast detailplaneeringust tuleneb vajadus Karepa piilkonnamaja maaüksusele juurdepääsu tagamiseks Karepa sadama teelt (piiriettepanek AT 1204190076) ning elektrivarustuse tagamiseks samas paiknevast elektriliinist. Väljavõte kehtiva detailplaneeringu detailplaanist on kantud käesoleva detailplaneeringu Joonistele DP-3 DETAILPLAAN ja DP-4 RAJATISTE PLAAN.

### 4

#### Karepa sadamakoha lühikirjeldus ja kasutusvõimalused

##### 4.1

Karepa sadama rajatised on ehitatud kolhooside moodustamise ajal ja praeguseks lagunened. Rajatiste ulatus ja kvaliteet ei vasta enam lähiaastate kasutusvajadusele. Olemasolev lagunened muul ei kaitse paate tormilainetuse ja liiva pealetungi eest.

##### 4.2

Karepa sadamakohta ümbritsevad liivarannad ning see koht on avatud NW kuni ENE suunalisele tormilainetusele. Karepa sadamakohast (Tūrineemest) läänes paikneval randlal valitseb setete transiit suunaga läänest itta (sadamakoha suunas), mida põhjustab eelkõige tormilainetuse valitsev suund ning mille tulemusena kantakse sadamakohast lääne pool paikneva randla liiva üle Tūrineeme tipu sadamakohast idas paiknevale randlale, sh tormilainetuse ja liiva sissetungi eest kaitsmata sadamasse. Sadamakoha sügavused on seetõttu muutlikud – savist/moreenist aluspõhjal lebava liivakihi paksus muutub suuremate tormide ajal, mil tormilainetus madalal merepõhjal savil/moreenil lebavat liiva ümber paigutab.

##### 4.3

Sadama rajamiseks on võimalik kasutada piiramatus ulatuses veeala. Sadama kaitserajatiste, sildumisrajatiste, teenindusrajatiste ning sildumis- ja juurdesõiduvee kavandamiseks puuduvad olulised looduslikud piirangud. Olemasoleva lagunened madala kaitsemuuli kivi maht on väike, mistõttu võib kaitsemuuli asukohta mõnevõrra muuta eesmärgiga sadama uusi rajatise kaldaga paremini ühendada, lagunened muuli kive

paremini ära kasutada ning üle Türiineeme tipu liikuvat liiva sadamast paremini mööda juhtida. Sadama arenduseks vajaliku veeala sügavused ulatuvad 3,2 meetrini (Balti kõrgussüsteemis).

#### 4.4

Karepa ajaloolise kalasadama kaldaaladel on piisavalt maad harrastuskaluritele väikesadama rajamiseks ning neile maadele on tagatud juurdepääs Karepa sadama teelt. Sadamakoha läheduses paiknev elektriliin võimaldab tagada sadamale vajaliku elektrivarustuse. Sadamakoha veevarustuse saab kavandada eelkõige naaberkinnistu puurkaevu baasil, kuid alternatiivselt ka sadamasse rajatava puurkaevu baasil. Olmevee ja pilsivee äraveo saab kavandada paakautodega. Sadamakoha sidevarustus on lahendatav mobiilse raadioside baasil. Sadama arenduseks vajaliku maa-ala kõrgusmärgid ulatuvad 3,0 meetrini (Balti kõrgussüsteemis).

## 5

### Karepa sadama detailplaneeringu ala (planeeringuala)

#### 5.1

Karepa sadama detailplaneeringu ala (edaspidi nimetatud planeeringuala) ulatus on määratud Karepa sadama perspektiivse tervikarenduse eskiisi põhjamuuli piirkonda jääva osa (põhjaosa) alusel. Tervikarenduse käsitluse käigus on vaadeldud kolme alternatiivi ja põhjapoolse osa kahte lähedase projektlahendusega varianti. Nende alternatiivide ja variantide kaudu on jõutud sadama põhjaosa lõpliku planeerimislahenduseni ja valitud sealt sadama esmaarenduseks (lähiaastate ehitustegevuseks) jõukohane sadamaosa, jättes avatuks tervikarenduse lõunaosaga seonduva ajani, mil sellega on otstarbekas ja jõukohane tegeleda ning mil edasiarenduse planeeringulistesse aspektidesse puutuvad üksikasjad on täpsustunud.

#### 5.2

Planeeringualasse kuuluvad Muuli maaüksus (ktt 88703:003:0298, 100% tootmismaa, kus lagunenud muul), sellega külgnev reformimata maa (asustusüksus EHAK 2715, kus paiknevad lagunenud kaldakindlustis Türiineeme põhjatipul ja amortiseerunud kuivkäimla) ning Türiineeme idakaldaga külgnev merepõhi (kus paiknevad Muuli maaüksuse koosseisu kuuluva lagunenud muuli veealused nõlvad).

#### 5.3

Planeeringuala maa-ala pindala on 0,5 ha ja merepõhja pindala 1,95 ha. Planeeringuala pindala kokku on 2,45 ha. Planeeringuala maa-ala ja merepõhja pindala määramise aluseks on Maa-ametist saadud ametlik maismaapiir. Tegelik maismaapiir (möödetud mais 2012) paikneb Türiineeme põhjatipul ametlikust maismaapiirist lõunas (maismaa pindala on tormitegevuse tulemusena vähenenud) ning lagunenud muuli lõunaküljel ametlikust maismaapiirist idas (maismaa pindala on tormitegevuse tulemusena suurenenud lagunenud muulist ülepaikunud liivast moodustunud madala liivkehandi võrra).

#### 5.4

Planeeringualaga külgevad vahetult Karepa piilkonnamaja maaüksus (ktt 88703:003:0247, 100% elamumaa, kus asuvad lagunenud hooned ja NL aegne piirivalve vaatlustorn ning pinnastee), Mardi maaüksus (ktt 88703:003:0090, 100% tootmismaa, kus asub paadikuur) ning Karepa sadama tee (piiriettepanek AT 1204190076, kus paiknevad pinnatud teed, elektriliinid ja amortiseerunud kuur/majandushoone).

#### 5.5

Planeeringuala läheduses paiknevad tootmismaad (paadikuuridega maaüksused) ja elamumaad (Rannametsa maaüksus ktt 88703:003:1210 ning Rannakäärü maaüksus ktt 88703:003:1930).

### 5.6

Kallasraja laius ametlikust maismaapiirist on 10 m. veekaitsevööndi laius ametlikust maismaapiirist on 20 m. Kallasrada ja veekaitsevöönd läbivad planeeringuala maismaa osa. Planeeringuala paikneb kogu ulatuses ehituskeeluvööndis.

### 5.7

Planeeringuala ei ole kehtiva üldplaneeringu kohaselt miljööväärtuslik hoonestusala. Planeeringuala ei ole muinsuskaitseala ning siin ei asu kinnismälestisi või nende kaitsevööndeid. Planeeringualas ei paikne riigikaitse otstarbega maa-ala ja ehitisi.

### 5.8

Planeeringuala kontaktvööndi analüüs on toodud käesoleva detailplaneeringu Lisas 2.

## 6

### Planeerimisettepanek

#### 6.1

Käesolevaga Karepa sadamasse planeeritav erineb sadamakoha varasemast kasutusest kolhoosi kalasadamana. Sadamasse on nüüd planeeritud vaid paatide sildumine ja teenindamine. Sadamasse ei planeerita kala töötlemist.

#### 6.2

Karepa sadama kaitse-, sildumis- ja teenindusrajatiste ning sildumis- ja juurdesõiduvee mõõtmete määramisel on aluseks võetud mootorpaadid pikkusega 8 m. Seejuures on eeldatud, et valdav osa sadamas silduvatest paatidest ongi pikkusega kuni 8 m, kuid ka mõnevõrra pikemad paadid võivad sadamas silduda selleks sobivate ilmastikutingimuste korral. Sadama sildumisvee sügavuseks on loetud 2,0 m keskmisest mereveetasemest Balti kõrgussüsteemis, mis võimaldab kuni 8 m pikkuste mootorpaatide sildumist kaitsemuuli varjus ka siis, kui esinevad idakaarte tormid ja veetase on samal ajal madal.

#### 6.3

Käesoleva detailplaneeringu eskiisis tehtud planeerimisettepaneku kohaselt on peetud vajalikuks välja ehitada

- põhjamuul sadama kaitseks tormilainetuse ja liiva sissetungi eest;
- kaldakindlustis sadamaga külgneva Tūrīneeme tipu kaitseks tormilainetuse eest, sest uue põhjamuuli rajamisega intensiivistub tormilainetuse mõju Tūrīneeme tipule;
- seisukai 16-le paadile;
- teeninduskai 3-le samaaegselt silduvale paadile;
- slipp paadi veeskamiseks;
- sadama sildumisvesi sügavusega 2,0 m;
- sadama juurdesõiduvesi sildumisvee piirkonnas sügavusega 2,0 m, põhjamuuli tipu piirkonnas sügavusega 2,3 m;
- sadama akvatooriumi lateraalne ujumärgistus ja püsimärk põhjamuuli tipul;
- teenindusplats veoki ja paadivankri manöövrileks ning parkimiskohad;
- väike hoone või hooned valve-, sanitaar- ja laoruumidega;
- sadama elektrivarustus;
- sadama veevarustus (eelkõige Karepa piilkonnamaja puurkaevu baasil);
- sadama heitvee (olmevee) kogumismahuti.

#### 6.4

Sama planeerimisettepaneku kohaselt on peetud vajalikuks järgmiste kruntide moodustamist:

- Karepa sadama krunt
- Karepa piilkonnamaja teede krunt

### 6.5

Planeerimisettepanekuga on ette nähtud 17 m laiuse puhverala moodustamine Karepa sadama ja Karepa piilkonnamaja (sadamaga vahetult külgnev elamumaa) vahele. Puhverala haljastatakse kohtades, kus see puudub. Puhverala paikneb mõlemal krundil.

### 6.6

Karepa sadama planeerimisettepanekut (detailplaneeringu eskiis) on avalikkusele tutvustatud detailprojekteeringu koostamise käigus. Planeerimisettepanekuga on nõustatud.

## 7

### Planeerimislahendus

Planeerimislahendus ei sisalda sisulisi muutatusi võrreldes avalikkusele tutvustatud planeerimisettepanekuga, va need muudatused, mille vajadusele viitas Maa-amet oma kirjuga 06.12.2012 nr 6.2-3/11034 ja millega on arvestatud. Planeerimislahendus on planeerimisettepanekuga esitatut täpsustanud ja täiendanud ulatuses, mis on vajalik detailplaneeringu menetlemiseks, vastuvõtmiseks ja kehtestamiseks.

## 8

### Kruntide moodustamine

#### 8.1

Planeeringualale moodustatakse 2 krunti:

- Krunt S - Karepa sadama krunt, krundi moodustamise lähtekinnistuks on Muuli maaüksus ktt 88703:003:0298, 100% tootmismaa;
- Krunt K - Karepa piilkonnamaja teede krunt.

#### 8.2

Joonisel DP-3 DETAILPLAAN on toodud planeeritava ala kruntideks jaotamise kava. Krundid on nende piiridega ja koordineeritud piiripunktidega 1 ... 11 esitatud DETAILPLAANIL ja tabelis KRUNTIDE PIIRIPUNKTID. Kruntide andmed on kruntide moodustamise etappide lõikes toodud tabelites PLANEERINGUALASSE JÄÄVAD OBJEKTID ning KRUNTIDE MOODUSTAMISE 1. ETAPP kuni 4. ETAPP. Kruntide moodustamist on täiendavalt kirjeldatud SKEEMIDEL eelpool nimetatud tabelite all. Kruntide moodustamine toimub neljas etapis.

#### 8.3

Esimeses etapis moodustatakse krunt K selle lõplikes piirides ning ajutised krundid Sa ja Sb Karepa sadama kaldakrundi moodustamiseks.

#### 8.4

Teises etapis liidetakse Karepa sadama lähtekinnistuga M esimeses etapis moodustatud ajutised krundid Sa ja Sb, mille tulemusena moodustub ametliku maismaapiirini ulatuv Karepa sadama kaldakrunt S.

#### 8.5

Kolmandas etapis moodustatakse merepõhja arvelt ajutised krundid Sc ja Sd ning Karepa sadama kaldakrundi S arvelt ajutised krundid Va ja Vb.

#### 8.6

Ajutisele krundile Sc on planeeritud põhjamuuli (ekspl nr 1 Joonisel DP-4), osaliselt kaldakindlustise (ekspl nr 2), seisukai (ekspl nr 3) ja osaliselt teenindusplatsi (ekspl nr 6) rajamine. Planeeritud rajatised paiknevad merepõhjal Karepa sadama kaldakrundi S kõrval.

#### 8.7



Ajutisele krundile Sd on planeeritud slipiga (ekspl nr 5 Joonisel DP-4) külgneva nõlvakindlustise rajamine. Planeeritud rajatis paikneb merepõhjal Karepa kaldakrundi S kõrval.

#### 8.8

Ajutisel krundil Va paikneb lagunenud muul, mis ehitustööde käigus lammutatakse (ekspl nr X1 Joonisel DP-4) ja mille asemele on planeeritud teeninduskai ja slipp (ekspl nr 4 ja 5) ning sildumis- ja juurdesõiduveded (ekspl nr 12,13 ja 14).

#### 8.9

Ajutisel krundil Vb ei paikne planeeritud rajatisi. See ala on mais 2012 teostatud moodsustute kohaselt merepõhi (keskmisest mereveetasemest madalam) ja jääb selleks ka planeeringu kohaselt.

#### 8.10

Neljandas etapis liidetakse Karepa sadama kaldakrundile S ajutised krundid Sc ja Sd ning lahutatakse sellest ajutised krundid Va ja Vb. Neljandas etapis moodustub Karepa sadama lõplik krunt S. Ajutisi krunte Va ja Vb ei pea moodustama, kui nende lahutamine Karepa sadama kaldakrundist on teostatav muul viisil.

## 9

### Kruntide ehitusõiguse määramine

#### 9.1

Ehitusõigus on toodud Joonisel DP-3 tabelis EHITUSÕIGUS. Nimetatud tabelis on viited samal joonisel toodud märkustele ning Joonisele DP-4 RAJATISTE PLAAN.

#### 9.2

Joonisel DP-3 tabelis EHITUSÕIGUS on täiendavalt toodud ehitusõigus akvatooriumil (rajatiste suurim lubatud arv, ehitusalune pind ja kõrgus). Akvatooriumil paiknevad rajatised on põhjamuuli (ekspl nr 1 Joonisel DP-4) ja kaldakindlustise (ekspl nr 2) veealused nõlvad ja jalamid, slipi (ekspl nr 5) veealune osa ning sellega külgneva nõlvakindlustise veealune nõlv ja jalam, sildumisveded (ekspl nr 12 ja 13) ning juurdesõiduveesi (ekspl nr 14). Nimetatud tabelis on viited samal joonisel toodud märkusele ning Joonisele DP-4 RAJATISTE PLAAN.

#### 9.3

##### Karepa sadama krundi S ehitusõigus

Krundi S sihtotstarve on tootmismaa, mis on vajalik sadama rajatiste ja hoonete ehitamiseks ja jääb detailplaneeringu kohaselt kõrgemale keskmisest mereveetasemest (vt Joonisel DP-3 rajatised ja hoonestusala halliks toonitud alal). Rajatiste veealused osad paiknevad Karepa sadama akvatooriumil.

Krundi S ehitiste suurimad lubatud arvud, ehitusalused pindalad ja kõrgused on määratud lähtudes sadama tervikarenduse põhjaosa vajadustest.

#### 9.4

##### Karepa piilkonnamaja teede krundi K ehitusõigus

Krundi K sihtotstarbeks on kas elamumaa või transpordimaa. Planeeringu koostamise käigus on eeldatud, et külgneva Karepa piilkonnamaja maaüksuse ktt 88703:003:0247 omanik on huvitatud planeeritud krundi K omandamisest ja selle liitmisest Karepa piilkonnamaja maaüksusega. Kui eeldatu ei teostu, võib krundi sihtotstarbeks määrata transpordimaa ning liita selle hiljem kas Karepa sadama krundiga/kinnistuga või siis hiljem laiendatava Karepa sadama tee kinnistuga ktt 88703:003:0148 (sh Karepa sadama tee käesoleva



detailplaneeringu koostamise aegne piiriettepanek AT 1204190076 väljaspool planeeringuala).

Krunti K ei hoonestata. Krundil K paiknevad Karepa piilkonnamaja maaüksuse teed ja elektrikaabelliin ning Karepa sadama elektrikaabelliin ja veetorustik. Rajatiste suurim lubatud arv ja ehitusalune pindala tuleneb varem kehtestatud Karepa piilkonnamaja detailplaneeringu kohaste teede ja elektrikaabelliini paigutamise vajadusest ning Karepa sadama põhjaosa arenduseks vajalike elektrikaabelliini ja veetorustiku paigaldamise vajadusest. Krunti katab muus osas olemasolev/täiendatav haljastus. Krundilt võib lammutada seal paikneva lagunenud vundamendi või kasutada seda maastiku kujunduselemendina.

## 10

### Hooned Karepa sadama krundil S ja hoonestusala

#### 10.1

Karepa sadama krundile on planeeritud kuni 2 hoonet, mis paiknevad Joonisel DP-3 DETAILPLAAN toodud hoonestusalal. Samas on toodud ka HOONESTUSSKEEMID, mis kirjeldavad Karepa sadama peahoone võimalikku asendit hoonestusalal. Peahoonesse on ette nähtud sadama teenindusruumid ning võimalus abiruumide ehitamiseks.

#### 10.2

Karepa sadama hoone(te) ehitamine on planeeritud teenindusplatsile (ekspl nr 6 Joonis DP-4), kuna hoone(te) ehitusaeg võib rajatiste ehitamise ajast olla oluliselt hilisem. Enne hoone(te) rajamist kasutatakse teenindusplatsi kogu ulatuses. Maa-aluste korruste ehitamine hoonetele kõrgete mereveetasemete esinemise tõttu lubatud ei ole.

## 11

### Rajatised Karepa sadama krundil S

#### 11.1

Karepa sadama krundile on planeeritud 11 rajatist, sh kaitserajatised, sildumisrajatised, teenindusrajatised, haljasala ja tehovarustused. Rajatiste ehitusõigus on toodud Joonisel DP-3 DETAILPLAAN. Rajatiste eksplikatsioon, asendit määravate oluliste punktide koordinaadid, mõõdud, kõrgused, sügavused, nõlvused, kalded ning olulised viited on toodud Joonisel DP-4 RAJATISTE PLAAN (ekspl nr 1 kuni 11).

#### 11.2

##### Kaitserajatised (ekspl nr 1 ja 2)

Karepa sadama kaitserajatised on põhjamuul (ekspl nr 1) ja kaldakindlustis (ekspl nr 2). Kaldakindlustis ulatub Türieme tipuni, kaitsmaks Karepa sadama ja Karepa piilkonnamaja kaldaala Karepa sadama põhjamuuli rajamisega kaasneva täiendava laineründe eest. Kaitserajatiste vajalikust kõrgusest tuleneb rajatiste ehitusõiguses rajatiste suurim lubatud kõrgus 4 m (va tulepaak põhjamuulil, piirded ning valgustus- ja päästepostid teenindusplatsil). Rajatiste planeeritud kõrgus on Joonisel DP-4 kuni 3,5 m. Laine ülesjooks põhjamuuli harjale on lubatud ekstreemsete tormide korral. Laine ülesjooksu kaldakindlustise harjale ei lubata Karepa sadama krundiga külgneva Karepa piilkonnamaja maaüksuse piiri vahetus läheduses.

Suurimat lubatud kõrgust 4 m rakendatakse, kui sadama kasutuskogemus selle vajadusele viitab. Selleni võivad viia kaitserajatiste kehandite kasutusaegsed vajumid, kliimamuutustest tulenev keskmise mereveetaseme tõus (WMO prognoos) ning tormide parameetrite muutused ebasoodsas suunas. Kõrguseni 4 m võib tõsta nii laineseina kai ka põhjamuuli ja kaldakindlustise harja.

Kaitserajatised ehitatakse kivi- ja raudbetoonkonstruktsioonis. Jalakäijate ja ratastranspordi lubamine kaitserajatiste harjale sadama kasutuse seisukohalt vajalik ei ole, mistõttu ei rajata kaitserajatiste harjale kõnniteed ja seal ei saa liikuda ega töötada ratastransport.

### 11.3

#### Sildumisrajatised (ekspl nr 3 ja 4)

Karepa sadama sildumisrajatised on seisukai (ekspl nr 3) ja teeninduskai (ekspl nr 4). Sildumisrajatised on planeeritud mootorpaatidele (kiiluta paatidele) pikkusega kuni 8 m. Sildumisrajatiste ääretalad on planeeritud madalamale kui erakordseted kõrged mereveetasemed Karepa sadamakohas. Teenindusplats sildumisrajatiste taga on kõrgemal. Sildumisrajatiste veepealsed osad ehitatakse raudbetoonkonstruktsioonis, veealused osad kas raudbetoonkonstruktsioonis (vt näitlikud lõiked 2-2 ja 3-3 Joonisel DP-4) ja/või teraskonstruktsioonis.

Sildumisrajatiste ääretaladele paigaldada sildumisvarustused (põrkeraamid, vendrid, rõngad/knaabid/pollarid, täiendavad madalamad astmed paatidesse pääsuks jms.). Sildumisrajatiste ääretaladele kinnitada 2 päästeredelit – 1 redel teeninduskai idapoolses otsas (sildumisliini kõrval) ja 1 redel seisukai sildumisliini idapoolses osas. Päästeredelite vahekaugus valida 40 kuni 50 m. Sildumisrajatistega külgnevale teenindusplatsile paigaldada 2 päästeposti ääretaladele paigaldatud päästeredelite vahetusse lähedusse. Sildumisrajatiste teenindusplatsiga külgnevale kõrgemale astmele paigaldada rattapiire. Teeninduskai ääretalal märkida sügavus 1,7 m keskmisest mereveetasemest (slipi kalde veealuse osa kohal). Seisukai ääretalale märkida sügavus üle 2,0 m keskmisest mereveetasemest (seisukai idapoolse osa suuremate sügavustega piirkond).

Paigaldada mereveetaseme mõõdulatt või muu mereveetaseme mõõtmise seade.

Seisukai alternatiivne lahend on ujuvsild. Ujuvsilla kasutamise korral tuleb põhjamaul ujuvsilla piirkonnas kindlustada analoogselt põhjamauli sellele osale, kus sildumisrajatised puuduvad. Ujuvsilla asend on toodud Joonisel DP-4. Ramp ujuvsillale pääsuks paigaldada ujuvsilla taha ja toetada täiendavale ujuvale elemendile (tugielemendile) nii, et ujuvsilla kasulik laius ei ole rambiga osas väiksem kui rambita osas. Rambi kalle, laius, tugielemendi pikkus ja ujuvsilla tsirkulatsiooniraadius peavad võimaldama käru/vankri ohutut kasutamist.

### 11.4

#### Teenindusrajatised (ekspl nr 5, 6 ja 7)

Karepa sadama teenindusrajatised on slipp (ekspl nr 5), teenindusplats (ekspl nr 6) ja ramp (ekspl nr 7).

Slipp paikneb vahetult teeninduskai kõrval. Slipi lõunapoolsel küljel paikneb nõlvakindlustis. Slipp ehitatakse raudbetoonkonstruktsioonis, nõlvakindlustis kivikonstruktsioonis. Slipile eksliku sõidu vältimiseks tuleb slipi ette teenindusplatsile paigaldada slipi kaldtee laiune värav/tõkkepuu vastavat ohtu kirjeldava märgiga.

Teenindusplats tagab juurdepääsu kõigile sadama ehitistele. Teenindusplatsil toimuvad kõik sadama sisesed manöövrid, hooldus- ja remonditööd ning siin korraldatakse sadama valdaja ja kasutajate autode parkimist. Parkimiskohad määrab sadama valdaja vastavalt vajadusele. Teenindusplatsi võib kasutada paatide talviseks hoidmiseks. Kui ujuvsild talveks akvatooriumilt eemaldatakse, siis hoitakse seda teenindusplatsil. Teenindusplats ehitatakse eelkõige raudbetoonkatendiga. Teenindusplatsi ääred kindlustatakse kivilaotistega, äärekividega ja/või raudbetoonist tugimüüridega. Teenindusplatsilt ei või sinna sattunud laine- ja sademevesi sattuda naaberkinnistule. Teenindusplatsi alla paigaldada tuletõrjeveevõtukaev (merevesi). Teenindusplatsile teeninduskai kõrvale paigutada pilsivee

ja jäätmete vastuvõtuks vajalikud seadmed/mahutid. Teenindusplatsi valgustus lahendada nii, et see ei häiri sadamasse siseneva paadi juhti.

Ramp rajatakse teenindusplatsi põhjapoolsesse nurka põhjamuuli ja kaldakindlustise liitumispiirkonda. Rambi rajamise eesmärgiks on tagada võimalus roomikmasinate (ehitusmasinate) pääsuks kaitserajatiste harjale ning ratasveokite pääsuks rambi horisontaalsele platvormile, mille kõrgus on võrdne kaldakindlustise harjaga või sellele lähedane (madalam). Ramp on vajalik ka pääsuks puurkaevu (eksp nr 11) juurde, kui see ehitatakse. Ramp ehitatakse raudbetoonkonstruktsioonis. Rambi ja puhvertsooni piirile rajatakse raudbetoonist kaitsemüür.

#### 11.5

##### Haljasala (ekspl nr 8)

Detailplaneeringuga nähakse ette 17 m laiuse puhverala moodustamine Karepa sadama (tootmismaa) ja Karepa piilkonnamaja (elamumaa) vahele. Puhverala on haljasala (ekspl nr 8), mis paikneb Karepa sadama krundil S. Puhveralaks on ka planeeritud Karepa piilkonnamaja teede krunt K. Puhverala laius tuleneb Karepa sadama rajatiste plaanilahendusest.

Kaldakindlustise tagune madal ala, mis jääb osaliselt haljasala alla, täidetakse sadama rajamise käigus eemaldatava saviga/moreeniga ning kaetakse liivaga. Haljastuse projekt koostatakse sellele kohale paigladatava pinnase mahu lõpliku selgumise järgselt.

#### 11.6

##### Piirdeaed (ekspl nr 9)

Piirdeaed (eksp nr 9) rajatakse Karepa sadama krundi S piirile (kruntide piiripunktid 1 kuni 10 Joonisel DP-3). Veeala lähedusse rajatavate piirete lõigud peavad taluma laine/jää rünnet või olema eemaldatavad.

Värv rajatakse Karepa sadama krundi ja Karepa sadama tee kokkupuutepiirile (krundi S piiripunktid 5 ja 6) või siis mõnevõrra krundi S sisse (vt näitlik asend Joonisel DP-4).

#### 11.7

##### Tehnovarustused ja puurkaev (ekspl nr 10 ja 11)

Elektrivarustus lahendatakse olemasoleva elektriliini baasil, mis paikneb kõrvalasuva Karepa sadama tee maa-alal (piiriettepanek AT 1204190076, väljaspool käesoleva detailplaneeringu planeeringuala). Karepa sadama tee ja seal paikneva elektrivarustuse lahendus antakse Karepa sadama tee projektiga. Karepa sadama elektrikaabelliin paigutatakse kinnistu S haljasalale vahetult teenindusplatsi kõrvale ning ühendatakse sadama hoonetega ja rajatistega (teenindusplatsi valgustus, alternatiivne puurkaev jne) ehitusprojektiga määrataval viisil. Liitumine Karepa sadama teel paikneva elektriliiniga tehakse krundi K lõunaserval (servituut Karepa sadama valdaja kasuks).

Veevarustus lahendatakse Karepa piilkonnamaja puurkaevu baasil. Liitumine Karepa piilkonnamaja veevarustussüsteemiga tehakse Karepa piilkonnamaja kinnistu ja planeeritud krundi K piiril ning veetorustik paikneb osaliselt planeeritud krundil K (servituut Karepa sadama valdaja kasuks). Karepa sadama veega varustamiseks võib planeeritud krundile S rajada ka eraldiseisva puurkaevu Joonisel DP-4 näidatud kohta (ekspl nr 11, alternatiivne lahend). Selle puurkaevu hooldusala raadius on 10 m. Alternatiivse puurkaevu juurde pääseb rambilt. Karepa sadama veetorustikud paiknevad haljasalal. Nende asend Joonisel DP-4 on näitlik ja sõltub sadama veega varustamiseks kasutusele võetavast puurkaevust ning hoonestusalale paigutatava(te) sadamahoone(te) asendi(te)st. Sadama kaide

veevarustustorustikud paigutatakse teenindusplatsi katendi alla. Sadama veevarustussüsteem peab olema talveks tühjendatav.

Tuletõrjeveevarustus lahendatakse tuletõrjeveevõtukaevuga (merevesi), mis paigaldatakse teenindusplatsi kaide vahelisse piirkonda. Kaev ühendatakse sadama akvatooriumiga sügavusel 1,5 m ning kaetakse soojustatud luugiga (teine luuk kaevu sisemuses). Tuletõrjeveevõtukaevu asend on näidatud Joonisel DP-4.

Olmevete kanalisatsioon (hoonetest) lahendatakse kogumispaagiga, mis paigutatakse haljasalale teenindusplatsi vahetusse lähedusse. Kogumispaak peab hoone(te)st jääma vähemalt 10 m kaugusele. Kogumispaak peab olema ankurdatud vältimaks tühja paagi ülesujumist kõrgete mereveetasemete korral. Arvestuslik mereveetase 1,8 m.

Piisivate ja jäätmete vastuvõtt lahendatakse teeninduskai piirkonda teenindusplatsile paigaldatavate teisaldatavate seadmetega/mahutitega (asend Joonisel DP-4). Et teeninduskaiga külgneva teenindusplatsi kõrgus on maksimaalsetest mereveetasemetest, millega kaasneb ka lainetus, madalam, peavad seadmete/mahutite põhjad paiknema kõrgusel 1,8 m või enam. Seadmed/mahutid peavad olema ankurdatud või ümbritsetud kohtkindlate piiretega, vältimaks nende liikuma hakkamist, sh tormituulte mõjul.

## **12**

### **Hooned Karepa piilkonnamaja teede krundil K**

Karepa piilkonnamaja teede krundi ei hoonestata.

## **13**

### **Rajatised Karepa piilkonnamaja teede krundil K ja servituudid, ligipääs kallasrajale**

#### 13.1

##### Teed (ekspl nr 15)

Karepa piilkonnamaja teed on varem kehtestatud Karepa piilkonnamaja detailplaneeringu planeeringuala välised rajatised ja määratud käesoleva detailplaneeringuga moodustatavale krundile K. Olemasolevad teed on pinnaskattega ja neid võib hiljem katta Karepa sadama tee projektis Karepa sadama teele määratava või sellega samaväärse katendiga. Teede valgustus lahendada haljastusprojektiga. Teedele seatakse servituut valdaja kasuks (vt Ser 3 ja Ser 4 Joonisel DP-3).

#### 13.2

##### Elektriliinid (ekspl nr 16 ja 17)

Karepa piilkonnamaja madalpingekaabelliin on varem kehtestatud Karepa piilkonnamaja detailplaneeringu planeeringuala väline rajatis ja määratud käesoleva detailplaneeringuga moodustatavale krundile K (läänenurk). Seal teostatakse ka liitumine võrguvaldaja kaabelliiniga. Madalpingeliinile seatakse servituut valdaja kasuks (vt Ser 3 Joonisel DP-3).

Karepa sadama varustamiseks tehakse liitumine samas piirkonnas ja sadama kaabelliin paigutatakse planeeritud krundi K piirdeala Karepa piilkonnamaja maaüksuse poolsele küljele (asend Joonisel DP-4). Krundile K seatakse servituut sadama elektrikaabelliini paigaldamiseks sadama valdaja kasuks (vt Ser 1 Joonisel DP-3).

### 13.3

#### Veetorustik (ekspl nr 18)

Karepa sadama veevarustus lahendatakse eelkõige Karepa piilkonnamaja kinnistule planeeritud puurkaevu baasil. Süsteemiga liitumine tehakse Karepa piilkonnamaja kinnistu piiril ja veetorustik tuuakse sadama krundini S läbi krundi K. Sadama veetorustiku talvine tühjendamine ei või toimuda krundil K. Sadama veetorustiku paigaldamiseks seatakse servituut sadama valdaja kasuks (vt Ser 2 Joonisel DP-3).

Kui sadama veevarustus lahendatakse sadamasse rajatava puurkaevu baasil (alternatiivne lahend), võib eelpool nimetatud veetorustiku trassi kasutada Karepa piilkonnamaja kinnistu veega varustamiseks. Karepa piilkonnamaja veetorustiku võib paigutada ka mujale krundi S haljasala piires, kuid kaldakindlustisele (ekspl nr 2) mitte lähemale kui alternatiivse lahendi puurkaev (ekspl nr 11) sadama haljasalal.

### 13.4

#### Piirdeaiad ja laudtee (ekspl nr 19)

Piirdeaed rajada krundi K piirile piiripunktide 6 ja 11 vahemikus. Piirdeaiad võib rajada ka krundi K piirist 2,0 kuni 2,5 m kaugusele nii, et Karepa sadama elektrikaabelliin ja selle servituut Ser 1 jäävad piirdeaiast Karepa sadama tee poolsele küljele. Piirdeaiad lõplik asend määratakse ehitusprojekteerimise käigus.

Ligipääsuks NW ranna kallasrajale rajatakse laudtee, mille mõlemal küljel paiknevad piirdeaiad. Nende rajatiste trass asub Karepa piilkonnamaja maaüksuse ktt 88703:003:0247 lääneserval või siis naabrite kokkuleppel osaliselt nimetatud maaüksuse lääneserval ja osaliselt Rannametsa maaüksuse ktt 88703:003:1210 idaserval. Kallasrajale ligipääsu trass valitakse ja kooskõlastatakse lõplikult nimetatud maaüksuste omanikega ehitusprojekteerimise käigus. Trass ei pea moodustuma joonistel toodud sirgetest lõikudest.

Piirdeaedade vaheline kaugus määratakse ehitusprojekteerimise käigus vahemikus 2,0 kuni 2,5 m. Laudtee laius määratakse ehitusprojekteerimise käigus vahemikus 1,2 kuni 1,6 m. Piirdeaedade ja laudtee pikiprofiil järgib rannaala looduslikku profiili nende rajatiste lõplikul trassil. Piirdeaedade vahelisele laudteele tuleb tõkestada mootorsõidukite juurdepääs. Olemasolevad piirdeaiad tuleb kallasrajale ligipääsu trassilt ümber tõsta.

Värvad rajatakse Karepa piilkonnamaja teede kohtadele (2 värvat). Värvaga ei või sulgeda ligipääsu kallasrajale.

## **14**

### **Lammutatavad ehitised**

Karepa sadama arendusega seonduvalt lammutatakse 3 ehitist:

- lagunenu muul (ekspl nr X1) krundil S
- lagunenu kaldakindlustis (ekspl nr X2) krundil S
- amortiseerunud kuivkäimla (ekspl nr X3) kruntide S ja K piiril

Kiviaines (graniitkivid ja betoon) kasutatakse ära uute rajatiste ehitamiseks. Eemaldatud puitkonstruktsioonid kui taaskasutuseks kõlbmatud maetakse kaldakindlustise taguse täite alumistesse kihtidesse koos savi/moreeniga.

## **15 Kujad**

### 15.1

Karepa sadama peahoone paigutatakse hoonestusalale krundil S. Selle kaugus lähimast olemasolevast hoonest on 25 m (paadikuur Mardi maaüksusel ktt 88703:003:0090) ning lähimast planeeritud hoonest 27 m (Karepa piilkonnamaja maaüksusel ktt 88703:003:0247 kehtestatud detailplaneeringu kohaselt). Hoone ehitamisel ja kasutamisel tuleb arvestada nendest kaugustest tulenevate nõuetega. Sadama teise hoone paigutamisel väljapoole detailplaneeringuga määratud hoonestusala tuleb arvestada selle hoone ehitus- ja kasutustingimustest tulenevate kujadega.

### 15.2

Tehnovõrkude ja -rajatiste vahekaugused määratakse ehitusprojekteerimise käigus kehtivate eeskirjade kohaselt. Sadama kaitse-, sildumis- ja teenindusrajatiste paigutusest täiendavaid tingimusi tehnovõrkude paigutusele ei tulene, va juhul, kui krundile S rajatakse puurkaev (ekspl nr 11 Joonisel DP-4). Selle puurkaevu veetorustikud ei või paikneda kaldakindlustisele (ekspl nr 2) lähemal kui puurkaev ise.

## **16 Liikluskorraldus**

### 16.1

Kruntidele S ja K on juurdepääs planeeritud Karepa sadama teelt, mille kohta koostatakse hiljem teeprojekt lahus käesolevast detailplaneeringust. Liiklussuunad Karepa sadama teel (teeprojekti alal) ning käesolevaga planeeritud kruntidel on toodud Joonisel DP-3 (mustad nooled). Planeeritud paadiveoki pöördesuund on toodud samal joonisel ning see manööver on vajalik paadi vette laskmisel. Sadama värava juurde paigaldatakse (vajadusel) liiklusmärgid vastavuses Karepa sadama tee projektiga määratavale liikluskorraldusele Karepa sadama teel.

### 16.2

Juurdepääs merelt on planeeritud sissesõidusektorist, mille andmed on toodud Joonisel DP-4. Liiklussuunad on näidatud Joonisel DP-3. Sissesõidusektor tähistatakse ujuvate navigatsioonimärkidega. Põhjamuuli harjale paigaldatakse tulepaak ja/või piiravad märgid.

### 16.3

Planeeringualale ei ole planeeritud tänavate maa-ala.

## **17 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted**

### 17.1

Haljastatakse krundi S puhverala ning sellega koos krundile K paigaldatavate Karepa sadama elektrikaabelliini ja veetorustiku maa, kust nende tehnovõrkude paigaldamiseks tuleb eemaldada olemasolev looduslik haljastus. Haljastuse lahendus määratakse haljastusprojektiga, mis koostatakse kaldakindlustise taha paigutatava pinnase mahu lõpliku selgumise järgselt, mille koostamise käigus on soovitatav max säilitada olevat taimestikku ning näha ette rannamaastikule ja merekliimasse sobivate täiendavate taimede istutamine. Krundilt K võib lammutada seal paikneva lagununud vundamendi või kasutada seda maastiku kujunduselemendina.

### 17.2

Karepa sadamasse nähakse ette jäätmete eemaldus. Jäätmed kogutakse konteineritesse (pilsivesi mahutisse), mille asukoht on teenindusplatsil teeninduskai vahetus läheduses (vt Joonis DP-4).

## 18

### Hoonete üldised ja olulisemad arhitektuurinõuded

#### 18.1

##### Üldised arhitektuurinõuded

Hoonete projekteerimisel arvestada Vihula valla üldplaneeringus määratud rannaküladesse ehitamise tingimustega, et säiliks piirkonna omapära. Kuna Karepa tervikuna kuulub miljööväertuslike alade hulka, siis Türiineeme miljöö parandamiseks ja arengu ning terviklikkuse huvides ei tohi sadamahoonete ehitamisega halvendada vaateid, tuleb järgida piirkonna ehitustraditsioone, kasutada traditsioonilisi ehitusmaterjale ning vältida omadustelt või väljanägemiselt piirkonnale võõraid elemente.

Hoonete projekteerimisel tuleb järgida väljakujunenud hoonestuslaadi, kuid varasemate hoonete imiteerimise asemel tuleb eelistada modernistliku ja kaasaegse käsitlusega lahendust, mis stiililt, mahult, proportsioonidelt, materjalikasutuselt, viimistluselt ja detailikäsitluselt haakub olemasoleva hoonestusega. Hooned peavad arhitektuuriselt sobima ümbritsevasse miljöösse.

Sadama peahoone peaks olema nii põhiplaanis kui mahus lähedalasuvate hoonetega sarnaste gabariitide ja katusekujuga. Peahoone võib olla veidi suurem ja atraktiivsem, silmas pidades hoone tähtsust küla kontekstis.

Hooned tuleb soovitatavalt lahendada Karepa Piirkonnamaja maaüksusele projekteeritavate hoonetega ühtses tänapäevases võtmes, arvestades nende ehitamise sarnast ajalist faktorit võrreldes varasema hoonestusega. Sadamahooned võib aga lahendada ka paadikuuridega samas rütmis ja ühte ansamblisse kuuluvatena. Kasutada traditsioonilisi ehitusmaterjale kooskõlas moodsate ehitustehniliste lahendustega.

Kruntide piirded ja väikevormid tuleb lahendada detailselt hoonete ehitusprojektide koosseisus. Sadamaala eraldamiseks (vajadusel) eeskirjadekohase mitteligipäätava piirdega, kasutada looduslike elemente ja materjale ning sobivat disaini. Leida lahendus, mis ei rikuks väärtuslike vaateid ja sobiks miljööse.

Esitatud skeemid Joonisel DP-3 ja vaated käesoleva detailplaneeringu Lisas 1 näitavad sadama peahoone paigutusvõimalusi ning esitavad selle hoone näitliku funktsionaalse skeemi, andes ülevaate selle hoone võimalikust mahust, pretendeerimata sealjuures lõplikule arhitektuursele lahendusele või konkreetsetele ettekirjutustele.

#### 18.2

##### Olulisemad ettepanekud arhitektuurinõuete osas on järgmised:

- hooned puitkonstruktsioonis (vajadusel kivist seinaosadega), vertikaallaudisega;
- hooned viilkatusega, katusekalle 43°..47° (analoogne paadikuuridele), lamekatuse pole lubatud;
- katusekatteks puit (sindel, laast), väiksemõõdulised laineplaadid, valtsplekk jms;
- sokli kõrgus max 1m planeeritud maapinnast;
- avatäited puidust (vajadusel metallist, plast- ja imiteerivad materjalid pole lubatud);
- värvitoonid soovitatavalt sarnased ja sobivad olemasoleva lähihoonestusega;
- hoone lubatud tuleohutuseklass TP3;
- ümbruse ja hoone sobitumine maastikku/reljeefile lahendada haljastusprojektiga;
- sadama viidad-sildid kujundada terviklikult eraldi projektiga või teiste projektide koosseisus.

Arhitektuurised lahendused, mis ei vasta käesolevaga tehtud ettepanekutele, kuid on aktsepteeritavad, on lubatud omavalitsuse kooskõlastusega külaelanike nõusolekul.



**19****Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused**

Karepa sadama hooned ja rajatised on krundil S planeeritud nii, et kogu sadama aktiivses kasutuses olev ala on jälgitav nii sadama väravast Karepa sadama teelt kui ka ehitatavatest hoonetest. Karepa sadama peahoone tuleb projekteerida nii, et hoones oleks ruum, kust sadama aktiivselt kasutatav ala oleks valdavas ulatuses jälgitav. Hoonete ukсед ja aknad ning sadama väravad peavad olema lukustatavad. Soovitatav on kasutada videoalvesüsteemi jms.

**20****Ettepanekud maa-alade ja üksikobjektide kaitse alla võtmiseks**

Detailplaneeringuga ei tehta ettepanekuid maa-ala või üksikobjektide kaitse alla võtmiseks.

**21****Miljööväärtusliku hoonestusala määramine**

Detailplaneeringuga ei tehta ettepanekut miljööväärtusega hoonestusala määramiseks.

**22****Riigikaitse otstarbega maa-ala määramine**

Detailplaneeringuga ei tehta ettepanekut riigikaitse otstarbega maa-ala määramiseks.

**23****Karepa sadama akvatooriumi määramise ettepanek**

## 23.1

Karepa sadama akvatooriumi määramise ettepanek on toodud Joonisel DP-3. Akvatooriumi piirid vee-alal on tähistatud punktidega A1 kuni A9 ning nende L-Est ja geograafilised koordinaadid on toodud samal joonisel esitatud tabelis. Krundi S ja akvatooriumi ühised piiripunktid on 1/A9 ja 10/A1 (krundi S piiripunkt / akvatooriumi piiripunkt). Akvatooriumi piir langeb kokku Karepa sadama krundi S piiriga keskmise mereveetaseme piiril (planeeritud ametlik maismaapiir Karepa sadamas).

## 23.2

Akvatooriumis paiknevad järgmised rajatised või nende osad:

- põhjamuuli (ekspl nr 1 Joonis DP-4) ja kaldakindlustise (ekspl nr 2) veealused nõlvad ja jalamid,
- slipi (ekspl nr 5) veealune kalle ja sellega külgneva nõlvakindlustise veealune nõlv ja jalam,
- sildumis- ja juurdesõiduveded (ekspl nr 12,13 ja 14).

Akvatooriumi piiridele sissesõidusektori äärtele paigaldatakse ujuvad navigatsioonimärgid (2 lateraalset märki, vt Joonis DP-4).

## 23.3

**Sildumisveed ja juurdesõiduveesi (ekspl nr 12, 13 ja 14)**

Sildumisveed on planeeritud sügavusega 2,0 m, va väiksem slipi sügavama osa kohal teeninduskais ning suurem seisukai idapoolses osas, kus looduslik veesügavus on enam kui 2,0 m. Planeeritud sildumisvee sügavus võimaldab kuni 8 m pikkuste mootorpaatide (kiiluta

paatide) sildumist madalate veeseisude korral idatuultega genereeritud sadamasse suunduvast laines, mille eest planeeritud põhjamuul sildumisvett ei kaitse.

Juurdesõiduveesi on planeeritud sügavusega 2,0 m sildumisveega külgnevas piirkonnas ning sügavusega 2,3 m põhjamuuli tipu piirkonnas (sissesõidu piirkonnas). Juurdesõiduveesi tähistatakse ujuvate navigatsioonimärkidega (lateraalne märgistus). Põhjamuuli tipule paigaldatakse tulepaak ja/või piiravad märgid.

## **24**

### **Ametliku maismaapiiri korrektuuri ettepanek**

#### 24.1

Karepa sadama rajatised on planeeritud toetudes detailplaneeringu koostamise ajal teostatud mõõdistustööde andmetele. Nende andmete kohaselt erineb keskmisele mereveetasemele vastav veepiir ametlikust maismaapiirist. Türieme tipul on rand kitsamaks muutunud (maismaa pindala vähenenud) ning olemasoleva lagunenenud muuli lõunaküljel rand laiinenud (maismaa pindala suurenenud).

#### 24.2

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek ametliku maismaapiiri korrigeerimiseks väljaspool planeeringuala vahetult planeeritavate Karepa sadama rajatistega külgnevatel rannalõikudel. Korrektuuri ettepanek on esitatud Joonise DP-3 DETAILPLAANIL ja KRUNTIMISSKEEMIL. Korrektuuri alad on tähistatud E1 ja E2. Joonisel DP-4 on Karepa sadama rajatiste nõlvadele moodustuv veepiir ühendatud käesoleva ettepaneku kohaselt korrigeeritud maismaapiiriga.

## **25**

### **Keskkonnatingimused**

#### 25.1

Vihula valla üldplaneeringu koosseisus on koostatud strateegiline keskkonnamõtjude hindamine ning Lääne-Viru maakonnaplaneeringu Lääne-Viru maakonna rannaala osa koosseisus on koostatud keskkonnamõtjude strateegiline hindamine. Käesoleva detailplaneeringu koostamisel on nendes dokumentides toodud põhimõtteid ja seal soovitatud keskkonnamõtju leevendavate meetmete rakendamist läbivalt järgitud, mistõttu võib väita, et kavandatud tegevus ei too endaga kaasa olulist negatiivset keskkonnamõtju.

#### 25.2

Karepa sadama rajamiseks kasutatakse min ulatuses maismaad. Selle veepiiri on korduvalt muutnud ning rannaluite vorm ja taimestik ebastabiilsed. Karepa sadama ehitustööd on lubatud vaid planeeritud krundi S ja akvatooriumi piires. Krundi K kasutamine sadama ehitustööde tegemise ajal, sinna pinnase ja materjalide paigutamine ning sealt olemasoleva haljastuse eemaldamine või selle kahjustamine lubatud ei ole, va tehnovõrkude paigaldamiseks vajalikus ulatuses.

#### 25.3

Karepa sadama rajamiseks kasutatakse min ulatuses merepõhja. Karepa sadama põhjaosa planeeringukohane väljaehitus võimaldab sadama perspektiivset edasiarendust (lõunaosa väljaehitust) põhjaossa rajatut lammutamata.

#### 25.4

Karepa sadama sildumis- ja juurdesõiduvee süvendustööde käigus eemaldatava liiva eemaldamine sadamat ümbritseva liivase randla terviklikust süsteemist lubatud ei ole.

#### 25.5

Keskkonnamõtju hindamise vajadus otsustatakse tegevusloa andmisel.

## 26

### Tuleohutus

Sadama peahoone tulepüsivusklass on TP-3 ja kasutusviis IV. Planeerimislahendus näeb ette peahoonele juurdepääsu vähemalt kolmest küljest ja päästemeeskonna juurdepääsu välisuste juurde. Nõutud kujad naaberhoonestusest on tagatud. Hoone tuleb projekteerida vastavalt kehtivatele tuleohutusnõuetele ja ehitusprojekteerimisel näha ette suitsuandurite paigaldamine.

Välistulekustutuseks saab vett sadama teenindusplatsile rajatavast tuletõrjeveevõtukaevust (merevesi). Lähim tuletõrjeveehoidla (mahutavus 150 m<sup>3</sup>) asub Huvikeskus Kullo Puhkelaager kinnistul. Lähim Päästeteenistuse tugikomando asub Kunda linnas Staadioni tänav 4.

## 27

### Muud tingimused sadama projekteerimisele, ehitamisele ja kasutamisele

#### 27.1

Käesolev detailplaneering on selle kehtestamise järgselt aluseks täiendavate uurimistööde, projekteerimistööde, ehitustööde, kasutusjuhiste jne teostamisele/koostamisele ning planeeritud kruntide S ja K kasutusele. Nimetatud tööd ja kasutus peavad olema Eesti Vabariigis kehtivate õigusaktide kohased ning vastavuses Eesti Vabariigis kehtivate normidega ja standarditega, viimaste puudumisel rahvusvaheliselt tunnustatud juhenditega ja soovitudustega. Karepa sadama põhjaosa kaitse- ja sildumisrajatiste planeeritud eluiga on kivikonstruktsioonis rajatistele 100 aastat ning raudbetoonkonstruktsioonis rajatistele 50 aastat.

#### 27.2

Karepa sadama kaitserajatiste projekteerimisel tuleb lähtuda tormilainetusele avatud suundadest ja Pühakari poolt kaitstud suundadest. Tuulegenereeritud lainetuse oluliseks lainekõrguseks sügavas meres tuleb lugeda  $H_{10}$  tuule kiiruse 20 m/s ja kestvuse 6 tundi juures sektorist N kuni NE ning samaaegselt esinevaks mereveetasemeks 1,0 m Balti kõrgussüsteemis. Maksimaalseks veetasemeks E-suunalise lainetuse korral tuleb lugeda 0,0 m Balti kõrgussüsteemis.

#### 27.3

Karepa sadama sildumisrajatiste projekteerimisel tuleb maksimaalseks mereveetasemeks lugeda 1,5 m Balti kõrgussüsteemis, millele lisandub lainetus sadama kaitstud akvatooriumil.

#### 27.4

Karepa sadama projekteerimise ja väljaehituse võib jagada etappidesse tingimusel, et sadama kaitserajatised ehitatakse rajatavas ulatuses nende lõplikele kohtadele rajamise esimeses etapis.

#### 27.5

Karepa sadama projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel tuleb juhendada tingimustest, mida Karepa sadama detaiplaneeringut kooskõlastanud Keskkonnaministeerium, Keskkonnaamet, Maa-amet, Muinsuskaitseamet, Terviseamet ja Veeteede Amet on pidanud vajalikuks nimetada nende poolt 2013. aasta jaanuaris Vihula Vallavalitsusele saadetud kirjades. Nimetatud tingimused on koondatud detailplaneeringu Lisasse 3 *Kooskõlastuste koondtabel*. Kirjade originaalide koopiad asuvad Lisades 3-1, 3.2, ... kooskõlastuste koondtabeli järel.

**28****Karepa sadama tee**

## 28.1

Detailplaneeringuga kavandatud Karepa sadama põhjaosa ei too ekspluatatsioonis kaasa liikluskoormuse olulist kasvu Karepa sadama teel. Karepa sadama tee projekti koostamine (või vajadusel detailplaneerimine) on oluline Karepa sadama lõunaosa perspektiivse arenduse korral, kuna siis lisandub Karepa sadamasse olulisel määral sildumiskohti ning sellega kaasneb liikluskoormuse oluline kasv Karepa sadama teel.

## 28.2

Karepa sadama tee projekti koosseisus tuleb lõplikult lahendada kruntide S ja K elektrivarustus ning Karepa sadama tee alal paikneva amortiseerunud kuuri (vt Joonis DP-2, DP-3, DP-4) kohale või siis selleks sobivamasse kohta tuleb ette näha uue välikäimla ehitamine. Arvestada tuleb perspektiivse alajaama rajamise vajadusega Türi piirkonna tarvis.

## 28.3

Karepa sadama tee ja Karepa sadama krundi S liitumiskoht (krundi S piiripunktide 5 ja 6 vahemikus) täpsustatakse Karepa sadama tee projekti koostamise käigus. Liitumiskohas võib Karepa sadama krundil ette näha täpsustusi/muudatusi (vertikaalplaneerimine, piirdeaia ja värava asend).

## 28.4

Karepa sadama tee projekt peab võimaldama käesoleva detailplaneeringuga ette nähtud ligipääsu kallasradadele Karepa sadamast loodes (NW rand) ja kagus (SE rand).

\*\*\*