



Tegevuslitsents EE-6507

Töö nr. 99 - 13

Tellija: LEISI VALLAVALITSUS

SAAREMAAL, LEISI VALLAS
TRIIGI SADAMA
DETAILPLANEERING

I KÖIDE

SELETUSKIRI JA GRAAFILINE OSA

PROJEKTI JUHT:

KAIE ENNO

KÄINA 2000

PROJEKTI KOOSSEIS:

SELETUSKIRI

1. ÜLDOSA, DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED

1.1. PROJEKTI EESMÄRGID

1.1.1. Projekti üldised eesmärgid

1.1.2. Projekti põhieesmärgid

1.2. PROJEKTI TAUST

1.2.1. Saaremaa saare üldiseloostus

1.2.2. Leisi valla üldiseloostus

1.2.3. Triigi sadama üldiseloostus

1.3. ARENGU KONTEKST

1.3.1. Turismi arenguvõimalused

1.3.2. Meresõidu ja purjetamisega seotud tegevuste arenguvõimalused

1.3.3. Transpordi infrastruktuur

1.3.4. Keskkonnatingimused

1.4. ASUKOHA ANALÜÜS

1.4.1. Asukoha kirjeldus

1.4.2. Praegune kasutus

1.4.3. Ühenduste

1.4.4. Infrastruktuur

1.4.5. Merega seotud tingimused

1.4.6. Maapinna tingimused

1.4.7. Hüdrograafilised tingimused

1.4.8. Lainetus

1.4.9. Jäaga seotud tingimused

1.4.10. Keskkond

1.5. NÕUDED ARENDUSTEgevusele

1.5.1. Arendustegevuse põhiprintsiibid

1.5.2. Vajalikud sadamarajatised ja – teenused

2. KRUNDIJAOTUSPLAAN

3. PLANEERITUD KRUNDI EHTUSÕIGUS

3.1. Sihtotstarbed

3.2. Lubatud ehitiste arv krundil

3.3. Ehitiste lubatud suurim ehitusalune pind

3.4. Ehitiste lubatud kõrgus

4. TÄNAVATE MAA-ALAD JA LIIKLUSKORRALDUSE PÕHIMÕTTED

5. HALJASTUS JA HEAKORRASTUS

6. EHTISTEVAHELISED KUJAD

- 6.1. Hoonete tulepüsivusklassid
- 6.2. Hüdrandid
- 6.3. Kütusetankla

7. TEHNOVÕRKUDE JA –RAJATISTE PAIGUTUS

- 7.1. Elektrivarustus
- 7.2. Veevarustus
- 7.3. Kanalisatsioon
- 7.4. Küte

8. KESKKONNAKAITSE ABINÕUD

9. OLULISEMAD ARUHITEKTUURINÕUDED EHTISTELE

10. SERVITUUTIDE VAJADUS

11. MUUD SEADUSTEST TULENEVAD KITSENDUSED

SELETUSKIRJA LISAD- ÄRAKIRJAD:

1. Perspektiivsed planeeritavad objektid
2. Leisi valla maaturism
3. Kopteriväljaku skeemid AGA E 2-1
4. Sadamahoone frontaalvaade
5. Fotod olemasolevast olukorrast

JOONISED:

- | | |
|--|--------|
| 1. Triigi sadama maa-ala funktsionaalne tsoneerimine | |
| 2. Tugiplaani | DP – 1 |
| 3. Krundijaotusplaani | DP – 2 |
| 4. Maakasutuse sihtotstarbed, keelualad | DP – 3 |
| 5. Ehitusõiguse plaani | DP – 4 |
| 6. Insener- tehniliste võrkude plaani | DP – 5 |
| 7. Liiklusskeemi | DP – 6 |

SELETUSKIRI

1. ÜLDOSA, DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED

Käesolev Triigi sadama piirkonna detailplaneering on valminud Leisi Vallavalitsuse tellimusel ja selle koostas AS Keina Ehitus Projektgrupp vahemikus detsember 1999.a. kuni juuni 2000.a.

Detailplaneeringu ülesandeks oli kavandada planeeritava maa-ala arengu põhisuunad ja tagada antud piirkonna reaalselt parima võimaliku keskkonna ning selle edaspidise pikaajalise ja säästva kasutamise planeerimine. Detailplaneering on antud maa-alal lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

Antud töö detailplaneeringu koostamisega algas informatsiooni kogumisega. Info läbitöötamise tulemusel koostati aprillis vahearuanne, kus planeerija kirjeldas projekti tausta ja andis hinnangu hetkeolukorrale ning koostas võimalikud arenguvариandid. Variantide tutvustamiseks korraldas Leisi vallavalitus avaliku koosoleku ning edastas planeerijale oma seisukohad arenguvариantide kohta, mis on aluseks praegusele detailplaneeringu planeerimislahendusele.

Geodeetilise mõõdistamistööd on Triigi sadama maa-alal teostanud GB Geodeesiabüroo OÜ1998.a. Tugiplaani koostamisel on kasutatud Leisi Vallavalitsuse poolt koostatud lähteülesande koosseisus äramärgitud töid.

Planeeringuala vahetus läheduses ei ole kehtivaid detailplaneeringuid.

Töögrupp

Triigi sadama piirkonna detailplaneeringu koostamise ajal tegutses töögrupp koosseisus:

Kaie Enno
Mart Mäeker
Ludvik Mõtlep
Erika Thalheim
Enno Reis
Uno Käärid

1.1. PROJEKTI EESMÄRGID

1.1.1. Projekti üldised eesmärgid on lühidalt järgmised:

- Arendada Leisi valla infrastruktuuri ja transpordivõrke
- Arendada ja aktiveerida Leisi valla majanduselu
- Kaitsta keskkonda

Käesolev projekt on kooskõlas Leisi valla arengukavaga (aastani 2005)

1.1.2. Projekti põhieesmärgid on alljärgnevad:

- Koostada sadama maa-ala detailplaneering
- Kindlustada kõigi Leisi valla majanduse ja turismi arenguks vajalike aspektide arvessevõtmine hetkel vähe kasutatud sadamapiirkonna arendamiseks;
- Tagada detailplaneeringu tehniline ja majanduslik sobivus ning määratleda selline maakasutus, mis on kooskõlas Triigi ja Leisi valla turismi arengu eesmärkidega

1.2. PROJEKTI TAUST

1.2.1. Saaremaa saare üldiseloomustus

Saaremaa on suurim Eesti Läänemere saar pikkusega 103 ja laiuselga 77 km. Saar asub Balti mere idaosas ning saare pindala on 2700 km².

Saaremaa on rahvastiku tiheduse poolest suhteliselt väikese elanike arvuga piirkond ning saare majandust mõjutab oluliselt eraldatus mandri põhilistest majanduskeskustest. Kuigi maareform ja uute kaubanduse reeglite tõttu toimuvad põllumajanduses suured muudatused, on saarel siiski võimalus saada kasu turismist, kalandusest ja arenevast infotehnoloogiast tänu asukohale- Balti mereteede ääres paiknemisest- tulenevatele eelistele.

Turismi osakaal kohalikus majanduses kasvab.

1.2.2. Leisi valla üldiseloomustus

Leisi vald asetseb Saaremaa põhjaosas Hiiu- ja Saaremaa vahelise Soela väina ääres, piirnedes läänes Mustjala, lõunas Kaarma, Pihla ja Valjala ning idas Orissaare vallaga. Leisi vald on Saare Maakonna põhjapoolsem ja suurim vald pindalaga 348 km². Kaugus Tallinnast ca 200 km. Ajaliselt kulub saarelise asendi tõttu Tallinna jõudmiseks keskmiselt 4-5 tundi. Kaugus Kuressaarest 40 km. 20% valla pindalast on haritav maa ja 64% on kaetud metsaga. Vallas puudub põllumajandussaadusi ja kala ümbertöötlev tööstus.

Rahvastik ja Majandus

Leisi vald on suurima rahvaarvuga (01.01.2000.a. seisuga 2487 elanikku) vald Saaremaal- 1997.a. 01. jaanuari seisuga 2580 elanikku. Kogu valla piires on suhteliselt hõre asustus- 7 inimest 1km²-le. Kuigi ränne on vallas positiivne, on negatiivsest iibest tingitud elanike vähenemine valla lõikes. Tähtis oleks säilitada rahvaarvu tase ning motiveerida noori ja haritud inimesi jääma valda neile töövõimaluste, heade elamistingimuste ja teenuste võrgu loomisega.

Tööhõive struktuur peegeldab traditsioonilist rõhuasetust põllumajandusele, metsandusele ja kalandusele, kuid näitab ka teenindussektori tähtsuse kasvu. 1328 tööealisest elanikust on töövõimelisi 1166 (ülejäanud on õpilased ja invaliidid).

Turismi osakaal kohalikus majanduses kasvab- maaturismi talusid on kokku 18 üksust, paralleelselt põllupidamisega tegeletakse 9-s talus maaturismiga.

1.2.3. Triigi sadama üldiseloostus

Väinameri

Saaremaa põhjarannik piirneb suhteliselt madala veelise (kuni 10m) ja väikese-mõõdulise akvatooriumiga- Väinameriga. Väinameri on läänemere teistes osades tekkivale lainetusele hästi suletud. Kitsad ja madalad väinad ei lase avamerest tulevaid suuri laineid nõrgestamata läbi, kohaliku lainetuse areng on aga Väinamere väikese pindala tõttu piiratud. Valdav lainetuse kõrgus on siin 0,3-0,75 meetrit, harva kuni 1,2 meetrit. Väinameri on hästi liigestunud rannajoonega, sellega piirnevad mitmed lahed on mitmekesise ning maatõusu tõttu ajas muutuva muustriga. Väinamere rannikutele on iseloomulik merejää aktiivne mõju ranna arengule (ajujää pealetungid ning rannajää kergitused). Normaalse talve korral on meri jääs jõulust aprilli keskpaigani. Sõltuvalt tuulte suunast ja teistest ilmastiku tingimustest võib vee tase ja kemism tunduvalt kõikuda. Põhi on võrdlemisi tasane, setted on valdavalt aleuriit, liiv, saviliiv ja kruus, harvem paljandub lubjakivi.

Vastavalt looduslikele eeldustele on antud piirkonnas olnud mitmeid kalapüügi, reisijate, kaubaveo jt. sadamaid- Soela, Triigi, Orissaare, Seanina, Kuivastu jt. Suhteliselt nõrga lainetusrežiimi tõttu paiknevad sadamad valdavalt avatud rannikul ja kaitstavad suhteliselt kergete hüdrotehniliste ehitistega või viimased puuduvad üldse.

Asukoht

Triigi sadam paikneb Saaremaa põhja osas samanimelise poolsaare kirderannikul, Triigi lahe ääres. Oleva sadama akvatooriumi piires ulatuvad veesügavused kuni 4m. Juurdepääs merel on hea. Sadamakoht on avatud N kuni SO suundadele. Sadama muul-kai kaitseb N kuni NO suunalise lainetuse eest. Juurdesõiduteed Triigi sadamale on rahuldavad. Lähim suurem asula on Leisi alevik.

Ajalugu

Esimene laevaselts asutati Leisi valla jõukamate meeste poolt juba enne Esimest Maailmasõda ning kavatseti osta aurik. Selle tõttu taheti Triigi mõisa paadisadamat laiendada kaubaveosadamaks. Sadama ehitati siiski alles 1923.a.-l ja laiendati 1926.a. Maa-ala sadama territooriumiks omandas riik 1927.a.-l. Laevateed süvendati 1923.a. 3,5 meetri sügavuseni. 1939.a. purustas jää sadamasilla.

Triigi sadama käive oli aastate viisi järgmine:

1931 - 1014 t
1937 - 3924 t
1940 - 8537 t

Reisijate arv kõikus 1200-2200 vahel. Triigi oli eelkõige ühendussadama Hiiumaaga (Sõru) ja Leisi, Karja, Pärsama ja Valjala valdade põllumajandussaaduste väljaveosadam. Samuti oli Triigi tuntud laevaehituskoht. 1944-1947.a. oli sadama Saaremaa garnisoni ühendussadamaks ja hiljem kaotas mere suletuse tõttu oma tähtsuse. 1960-1980-ndatel aastatel kasutas Triigi sadamat episoodiliselt Saarte Kõrgepingevõrkude merekaableid hooldav laevastik. Alates 1989.a. taastati reisiliiklus Triigi ja Orjaku vahel paadiliiklusena. 1995.a. alustas ühenduse pidamist reisipraam. 1999.a.-st kulgeb reisiliiklus Triigi- Sõru liinil.

Olemasolev olukord

Käesoleval ajal on sadam suhteliselt aktiivselt kasutusel. Sadamat kasutatakse nii kohalike elanike poolt paatide hoidmiseks kui ka Hiiumaa-Saaremaa vahelise laevaühenduse pidamiseks ning samuti suvisel ajal jahtide peatuspaigana. Triigi sadama territooriumi suurus on 34 111 m². Sadam kuulub valla omandisse.

Olemas on laevasild, mis ulatub kaldast ca 115 m pikkuselt ONO suunas. Silla ots on 40 m ulatuses vertikaalseintega. Silla laius 18 m. Välja on ehitatud väikelaevade kai, mille külge on ankurdatud kaks ujukaid. Jahisadama kaitseks on ehitatud idamuul. Teenindussadama sügavus 4,0 m; väikelaevade sadam 2,5 m.

Triigi sadama maa-alal paiknevad (vt. Lisa 1) väike hoonetegrupp- ühekordne viilkatusega baarihoone, sadamahoone ning majandushoone; olemas on kaks väikelaevade kaid, kai jahtidele ja kai mootorpaatidele; 3 kalurimaja, paadikuur, puurkaev-pumbamaja, fekaal- ja pilsivee mahutid; veevõtukoht ja alajaam. Territooriumil on jäätmekonteinerid.

Maa-ala on varustatud lokaalse vee- ja kanalisatsioonisüsteemiga. Puurkaev-pumbamaja asub krundi edelaosas ja kogumiskaevude baarihoone taga krundi põhjaosas. Elektrivarustus krundil 10 kV, oma alajaam krundi põhjaosas hoonetekompleksist edelas.

Võtmeküsimused

Käesoleva projekti tausta käsitlevast ülevaatest tulenevad järgmised võtmeküsimused:

- turismi arendamise tähtsuse rõhutamine Leisi valla arengukavas
- sadamate võrgu loomine osutamaks vajalikke teenuseid nii jahtidele kui kauba- ja reisilaevadele
- vajadus käsitleda Triigi sadamat kogu Saaremaa kontekstis ja näha selle võimalikke kasusid turismi ja majanduse arengule
- vajadus käsitleda sadamapiirkonna arendamist kui ühte osa Leisi valla üldplaneeringust
- Saare Maavalitsuse ja kohalike omavalitsuste vahelise töö koordineerimise tähtsus

1.3. ARENGU KONTEKST

Triigi sadama arendamise kontekstis mängivad põhiliselt kaasa järgmised tegurid:

- Turismi arengu potentsiaal
- Olemasolevate sadamate ning jahiturismi ja purjetamisega seotud tegevusalade kasvupotentsiaali suhe
- Transpordi infrastruktuuri maht
- Keskkonna tingimused
- Turusituatsioon ja investeerimisvõimalused

1.3.1. Turismi arenguvõimalused

Turismi arengu kiirenemine riigi majanduses on märkimisväärne. Eesti turismimajandus on seni küllaltki tagasihoidlik ja seda iseloomustavad jooned on järgmised:

- Suur sõltuvus mõnedest suurtest turgudest- eeskätt Soome, Veenemaa, Saksamaa ja Rootsi
- Puhkajate madal osakaal Euroopa standardite alusel
- Erihuvidega turistide väike arv
- Rahvusvahelise turismi kontsentratsioon Tallinnasse

Riiklik turismistrateegia määrab kindlaks nõuded väljaarendatud turundusele ja selle stimuleerimisele nii sise- kui väliturismi puhul, samuti turismi eriliikide arengule. Praegusel hetkel on Eesti turismimajanduse peamiseks nõrkuseks reklaami puudumine ning küllastajate vastuvõtmisel neile pakutavate teenuste ja meelelahutuste madal tase. Eesti turismis on teravalt esile kerkinud hooajalisuse probleemid, mis on tingitud asjaolust, et (Tallinn ja Tartu välja arvatud) enamus turismiatraktsioone on otseselt seotud looduskeskkonnaga.

Rõhuasetus peaks olema järgmiste turismiturgude edaspidisele arendamisele:

- Eri liiki tegevused ja huvipuhkused, mille hulka kuuluvad jalgsimatkad, kalastamine, ulukite jaht, loodusturism, golfimäng, terviseturism, jalgrattamatkad ja mereturism
- Eriliste sündmustega seotud puhkused, näit. festivalide ja regattidega seotud turismi arendamine
- Lühikesed puhkusereisid organiseeritud gruppidele või üksikreisijatele
- Konverentsid, lähetusturism
- Puhkused mererannas
- Noorteturism

Erilaadsete tegevustega seotud turismil, huvipuhkustel, samuti eriliste sündmustega seotud puhkustel on küllaltki suured arenguvõimalused, sest keskkond on puhas ja olemas on tugevad ajaloo- ja kultuuritraditsioonid. Rahvusvaheliste lühipuhkuse veetmine saab arvatavasti ka tulevikus olema keskendunud Tallinna ning laiaulatusliku konverentsiturismi võimalusi hinnatakse küllaltki väikesteks.

Mererannas veedetud potentsiaalsete puhkuste arv sõltub uue infrastruktuuri tingimustest, sealhulgas kuurortide paigutusest, majutusvõimalustest ja veesportidega tegelemise võimalustest ning see saab tulevikus teenindama peamiselt siseturgu.

Hetkeolukord

1999.a. külastas Leisi infopunkti kokku 1068 turisti. 52,3 % registreerinud külastajatest olid eestlased, 18,6 % soomlased ja kolmandana 8,3 % lätlased ja leedulased. Edasi tulevad saksa, rootsi ja vene turistid ning oluliselt väheneb teiste välisriikide külastajate arv. See näitab, et eesti ja välismaa külastajate arv on peaaegu võrdne kuid üldjuhul on eestlastest turistide peatumisaeg pikem. Kuude lõikes on kõige aktiivsemalt külastatav aeg juuli, seejärel august ja juuni.

Eesti Turismiameti hinnangutel moodustab Saaremaa külastatavus 10-15 % kogu Eesti külastatavusest ning on täheldatud, et saari külastatavate turistide arv kasvab pidevalt. Põhiliseks probleemiks on turismimajanduse hooajalisus, millega kaasneb turistide majutusvõimaluste nappus suvel ja madal nõudlus majutuskohtade järele ülejäänud aasta vältel.

Leisi vallas pakutavad teenused on ära toodud lisas 2.

Majutuskohti on vallas:

- 7 võõrastemaja tüüpi majutuskohta Triigi sadamas
- 80 voodikohta turismitaludes

Söögikohti on vallas- Triigi sadamas, kus suvel saab sooja sööki ning Leisi alevikus 2 asutust: Leisi lokaal ja Sassimaja.

1.3.2. Meresõidu ja purjetamisega seotud tegevuste arenguvõimalused

Meresõidu ja purjetamise areng Eestis on veel algstaadiumis. Sissetulekute suurenemine on küll kaasa toonud suurema huvi jahtide omamise vastu, kuid siiani on vastukaaluks purjekatele rohkem eelistatud mootorpaadid. On tõenäoline, et aja möödudes suureneb paatide omamine, kuigi suhteliselt jääb järgmise kümne aasta jooksul Eestis registreeritud jahtide arv ilmselt väikseks.

Jahtide peatumiste arv Triigi sadamas on aastatel 1994 kuni 1999

1994- 61;

1995- 91;

1996- 42;

1997- 127;

1998- 49 paati (alust).

1998.a. inimesi 87, keskmiselt viibitud päevi 2,0.

Kruisireiside arv Balti merel kasvab küllaltki kiiresti. Üldine suund on suuremate laevade kasutamisele, korralike sadamarajatiste olemasolule ning külastajaid köitvate programmide pakkumisele. Kruisireisid saartele on küllaltki piiratud sadamate väikese sügavuse ja reisigruppidele osutatavate teenuste ebapiisavuse tõttu.

Triigi sadama kaikohtade arv on järgmine:

- 7 jahi sadamakohta pikkusega üle 12 m
- 18 sadamakohta jahtidele pikkusega 8 ja 12m
- 12 kalapaadikohta
- praamikai
- väikelaevade kai

Sadamateenuste hulk on suhteliselt väike. Triigi sadama planeerimisel tuleb arvestada potentsiaalse turunõudlusega.

1.3.3. Transpordi infrastruktuur

Hea transpordiühendus on arengu põhjanevaks tingimuseks. Turismi arendamise võimalused on transpordi infrastruktuuri mahust otseses sõltuvuses.

Praamid

Saaremaa ühendus mandriga üle Muhu e. Suure väina sõltub Virtsu- Kuivastu praamiühendusest. Eesti iseseisvumisest saadik on kasvanud nii sise- kui väliturismi maht ja seega on vaja kaasaegseks muuta nii teenuste osutamist kui ka varustust. Märkida tuleb praamiühenduse ebapiisavat mahtu suvekuudel ja tipptundidel, kuid sõiduaja lühiduse tõttu ei ole see suureks probleemiks.

Suvekuude praamiühendus Saaremaa-Hiiumaa liinil (1999.a.-st Triigi- Sõru) on sisse seatud alates 1995.a.-st. 1997.a. statistika järgi veeti sellel liinil üle väina 3200 autot aastas. 19% reisijaist olid välituristid ja 83% reise olid turismiga seotud. See laevaliin on turismi arendamise seisukohalt eriti kasulik ja demonstreerib koostöövõimalusi saarte ühiseks turustamiseks.

Momendil toimub Triigi-Sõru liinil kaks reisi päevas kummastki sadamast.

Lennuihendus

Saaremaal on olemas järgmised lennuväljad: Kuressaare, Aste, Kogula, Papisaare, Sääre. Kõik nad on rajatud Nõukogude ajal teatavatel sõjalistel kaalutlustel.

Kuressaare lennuväli on avatud rahvusvaheliseks lennuliikluseks. Saare maakonna-planeering näeb ette ka Aste ja/või Kogula lennuväljade (lennuradade) säilitamist väikelennukite, lennutranspordi ja eralennunduse tarbeks.

Bussiühendus

Reisijate veoga tegelevad nii kohalikud firmad kui ka autobussifirmad väljastpoolt. Bussiliiklus toimub regulaarselt Kuressaarega. Kooli toimumise ajal sõidavad valla territooriumil 3 õpilaste bussi, mille teenust kasutavad kõik kohalikud inimesed. Suvel on valla poolt korraldatud kaugemate piirkondade elanikele bussiliinid, et oleks võimalik saada vallakeskusesse.

Olemasolevad teed

Leisi valla teedevõrk koosneb tolmuva kattedega ja katteta teedest. Peamised asulad on omavahel ühendatud asfaltteedega, mis on praeguse liikluse tihedust arvestades küllaltki heas korras. Teekatte kvaliteet peegeldab arvatavasti suhteliselt vähest sõidetavust.

Valla territooriumil on palju asfalteerimata teid. Need teed ühendavad väikeseid külasid ning vajaksid praeguse liikluse tihedust arvestades tolmuvaabaks muutmist. Leisi valla arengukavas on ette nähtud Rannamaantee mustkatte alla viimine.

Suunaviidad teedel on lihtsad ja võivad saare külastajate jaoks osutada kohati segaseks. Selleks et muuta turistide jaoks liikumine saarel lihtsamaks, oleks soovitatav muuta märgistus selgemaks.

Arvestades käesoleva hetke suhteliselt väikest liiklustihedust ja –mahtu on vähe tõenäoline, et olemasolev Leisi valla sõiduteede võrk võiks saada Triigi sadama piirkonna arendamisel piiravaks teguriks. Turismi üldist edendamise eesmärki silmas pidades tuleks siiski parandada märgistust ja teostada remonttöid ning Orissaare-Leisi- Mustjala maantee (nn. Rannamaantee) mustkatte alla viimine.

1.3.4. Keskkonnatingimused

Keskkonnaseisundit kogu valla territooriumil võiks lugeda üldiselt rahuldavaks. Ei ole suuri tööstus- ja majanduskomplekse, kus oleks kõrget reostuskoormust, samuti ei toimu enam põldudel üleväetamist.

Jäätmete emissioon õhku on minimaalne, kuna valla territooriumil töötab ainult 2 kivisöekatlamaja.

Eesmärgiks tuleks seada kogu valla territooriumil säästliku arengu põhimõtted. On jõutud järeldusele, et Triigi sadama piirkond suudab taluda arendamist ja suuremaid turismiga seotud tegevusi, tingimusel, et selle arendusprojekti mõju keskkonnale kontrollitakse. Projektiga määratud arendustööd peavad vastama praegusele keskkonna-alasele seadusandlusele.

Võtmeküsimused

Käesolevas peatükis käsitletud arenduskontekstist tuleks põhimomentidena, mida sadamapiirkonna planeerimisel peab arvestama, esile tõsta järgmist:

- vajadus soodustada eriilmeliste turismirajatiste ja –atraktsioonide arendamist
- võimalus arendada sise- ja välisturistide ligitõmbamiseks turismi eriliike, eelkõige spetsiaalsete tegevustega seotud ja huviturismi, sealhulgas mereturismi
- Triigi sadama arengu planeerimise tähtsus kogu Saaremaa turismistrateegia ühe osana
- Vajadus pikendada turismihooaega
- Praegune madal nõudlus rohkemate jahikohtade järgi ning kaasaegsete ning atraktiivsete lisavõimalustega komplekse sadama-ala loomise tähtsus
- Piiratud tulud sadamamaksudest ja vajadus hankida teisi vahendeid
- Vajadus planeerida Triigi sadama funktsioonid kooskõlas teiste Saaremaa sadamatega
- Väljaspool turismihooaega Hiiumaaga regulaarse praamiühenduse pidamise olulisus
- Tallinnaga regulaarse lennuühenduse pidamise vajalikkus
- Keskkonnamõjude hindamise arvestamine
- Ranna- ja kaldakaitset puudutava seadusandluse arvestamine
- Omavalitsuse ja maavalitsuse käsutuses olevate sadama arendamiseks vajalike vahendite piiratus
- Madal nõudlus kinnisvara arendusega seotud tegevuse järele käesoleval hetkel
- Vajadus kaaluda uusi lähenemisi arendustegevusele, näit. avaliku/erasektori partnersuhete loomine
- Etapilise arengu tagamine ja infrastruktuuri rajamise tähtsus vastavalt olemasolevatele vahenditele ja turu nõudlusele

1.4. ASUKOHA ANALÜÜS

1.4.1. Asukoha kirjeldus

Projektiga arendatav piirkond asub Leisi vallas, lähim suurim alevik on Leisi. Vahetult piirnev maa-ala tagastatud Allika ja Sadama talude maadega.

Praegust olukorda kajastab tugiplaani joonis GP1. Seda piirkonda iseloomustavad järgmised komponendid:

- Renoveeritud hoonetekompleks (ei oma ajaloolist ega arhitektuurilist väärtust)
- Kalurimajad
- Madal rannaala
- Madala metsaga kaetud ala maanteest nr. 144 lõunapool
- Väike kõrgema metsaga kaetud ala maanteest põhjapool
- Olemasolevad sadamakaid ja kaitsemuul
- Teedevõrk ja parkimisplats
- Madalad ülejutatavad alad mõlemal pool maanteed
- Tugevasti liigendunud rannajoon
- Olemasolevad kommunikatsioonid
- Puurkaev
- Alajaam

Piirkonna suurus on 34 111 m².

1.4.2. Praegune kasutus

Kasutusala on järgmised:

- Praamikai
- Jahtide ja paadikaid
- Sadamahoone, kus on võimalik ka vähene majutus
- Ladudena kasutusel olevad ehitised
- Parkimisplats
- Baarihoone
- Vähesel määral kalurimajad
- Paadikuur

1.4.3. Ühendusteed

Juurdesõiduteed Triigi sadamale on head. Peamine ühendustee teiste piirkondadega on maantee nr. 144 (tolmuvaba), mis on ainus võimalus sadama maa-alale juurdepääsuks. Tee on küllaltki kitsas ja seetõttu ei ole ohutu kasutada jalgratastega turistide poolt. Samuti ei ole tee ääres jalgrada.

1.4.4. Infrastruktuur

Kogu maa-ala varustatud lokaalse veevärgi ja kanalisatsioonisüsteemiga. Praeguse süsteemi maht suudab teenindada ka rajatiste juurde planeerimisel, vajalik uue puhastusseadme paigaldamine.

Olemasolev elektrivarustussüsteem on piisav.

1.4.5. Merega seotud tingimused

Meri Triigi ümbruses on suhteliselt madal. Olemasoleva sadama akvatooriumi piires ulatuvad veesügavused kuni 4m. Juurdepääs merelt on hea. Sadamakoht on avatud N kuni SO suundadele. Sadama muul-kai kaitseb N kuni NO samuti S-SO suunalise lainetuse eest.

1.4.6. Maapinna tingimused

Iseloomulikult Saaremaa põhjarannikule on maismaa ja mere piiril järsk geoloogiliste tingimuste muutus. Kuigi rannik Triigi lahes ei ole Saaremaale tüüpiline pankrannik langeb lubjakivi pind rannavööndis kiiresti, olles kaldal absoluutkõrgusel $-2...-6$ m ja paarisaja meetri kaugusel meres $-6...-8$ m tõustes vaid kohati tasemeni -4 m. Geoloogilise ehituse teiseks põhjooneks on sadama akvatooriumi jagunemine kaheks erinevate pinnastega alaks. Idapoolsel alal lasub aluspõhjalisel merglilisel savil või savikal merglil (Siluri ladestu jaani lade)- kiht 5 või 6 liivsavimoreeni- kiht. Akvatooriumi lääneosas, samuti kaugemal põhjaosas ning idaosas kuhu liivsavimoreeni kiht enam ei ulatu, lasub merglilisel aluspõhja savil või savikal merglil voolava savi (viirsavi).

Maismaal katab viirsavi või moreeni rannatsoonis kuni 1m paksune kruusa ja veeriste kiht ning kuni 0,2 m paksune kasvukiht, mis ehituste seisukohalt huvi ei paku.

Maismaal on geoloogilised tingimused muutuvad- kohati on ehitusalusena suhteliselt hea kandevõimega liivsavimoreen, kohati nõrkade pinnaste hulka kuuluv voolav savi. Eriti ohtlik on savikihi erinev paksus, mis võib viia pragude tekkimisele hoones lahvavajumite tõttu.

Pinnased sadama territooriumil ei ole agressiivsed betoon W_4 suhtes ning ei ole korrosiooniohtlikud.

1.4.7. Hüdrograafilised tingimused

Kuna momendil pole planeerija käes andmeid veetaseme muutuste kohta sadamapiirkonnas. Üldiste tähelepanekute põhjal võib siiski öelda, et meretaseme muutused on tingitud põhiliselt meteoroloogilistest tingimustest (tuul ja rõhk) ja ainult vähesel määral mõjutavad seda looded.

Navigatsiooniperioodi keskmine veeseis Triigi sadama ulatuses on $MW=+7Cm$.

1.4.8. Lainetus

Kuna Triigi sadamas puuduvad andmed lainekõrguse kohta, tuleb lähtuda tuule kiirusest ja laine moodustamise teekonna pikkusest sellel suunal. Kõige pikema suunaga on NO suund, seega sellest suunast on oodata kõige kõrgemat lainet. Tuule kiirus NO suunast on maksimaalselt 28 m/s. N suunast aga 30 m/s. Kuna N suunast on laine moodustumisteed Triigi suunas väike, jääb arvutuslikuks aluseks NO suund. Valdav lainetuse kõrgus Väinameres on 0,3-0,75 meetrit, harva kuni 1,2 meetrit.

1.4.9. Jääga seotud tingimused

Normaalse talve korral on meri jääs jõulust aprilli keskpaigani.

Jääga seotud tingimused on sadama asukoha ja funktsioneerimisega vähe seotud, sest eeldatavasti tõstetakse kõik paadid talvel veest välja. Probleemiks võib see olla vaid praamiühenduse aastaringsel käigushoidmisel Triigi- Sõru liinil.

1.4.10. Keskkond

Sadamapiirkonna arendamine peab olema kooskõlas säästliku arengu põhimõtetega ja keskkonnamõjusid tuleb vähendada miinimumini.

Ehitus- ja kasutustiheduse tõusuga kaasnevaid keskkonna tingumusi käsitletakse eraldi vastavalt lõpplahendusele tehtud keskkonna-alases analüüsi tulemustes.

1.5. NÕUDED ARENDUSTEGEVUSELE

Sadama ja selle piirkonna arendamine on Leisi valla poolt tunnustatud turismi arengu ja turismiga seotud majanduskasude saamise üheks liikumapanevaks jõuks. Nähakse ette, et sadama piirkond kujuneb Leisi valla üheks turismikeskuseks ja selle kaudu laienevad turistidele pakutavad teenused ja võimalused. Kavandatav arendustegevus peab olema kooskõlas järgmiste põhieesmärkidega:

- riikliku turismistrateegiaga kindlaks määratud turismi arendamiseks vajalike rajatiste ehitamine ja atraktsioonide loomine
- Leisi valla turismihooaja pikendamine
- Arendustegevuse sidumine ülejäänud Leisi valla piirkondadega ja selliste rajatiste ehitamine, mida lisaks turistidele saaksid kasutada ka kohalikud elanikud- seega elukvaliteedi tõstmine kogu valla piires
- Arendustegevusega seotud keskkonnamõjude vähendamine võimaliku miinimumini
- Arendustegevuse planeerimine etappide kaupa vastavalt turu nõudlusele ja vahendite hankimisele
- Arendustegevuse võimaluste ringi tagamine atraktiivsena erainvestoritele

1.5.1. Arendustegevuse põhiprintsiibid

Triigi sadama maa-ala planeerimisel tuleb arvestada mitmeid faktoreid. Kokkuvõtlikult on need järgmised:

Sadama arendamisel vajalikud turismirajatised

Eespool toodud turismipotentsiaali analüüsi põhjal võiks sadama arendamisel sobivaks pidada järgmiste rajatiste ehitamist:

- Restoran ja/või toitlustusasutus
- Majutusasutus/ hotell
- Parkla autodele ja bussidele
- Tähtsündmuste toimumise plats ürituste korraldamiseks pikendamaks turismihooaega
- Meelelahutusasutus
- Kämpingud
- Telkimisplatsid
- Kopteriplats
- Puhastusseadmed
- Tankla vajadus laevade küttega varustamiseks

Sadamapiirkond on looduse keskel hajaasustusega alal ning peaks välja nägema pigem looduslik kui linnalik. Arendusprojektiga planeeritud rajatiste tihedus ja iseloom peaksid sobima ümbrusesse ning samal ajal tuleb tagada minimaalne kahjulik mõju keskkonnale. Sadama ala tuleks planeerida väravana jahtidele, kes purjetavad Läänemere- Eesti saarestikus, eriti purjetajatele, kes soovivad jätkata oma meresõitu saarte ümbruses. Sellest oleks kasu ka teistel sadamatel, kus on piisavalt vabu sadamakohti. Külalisjahtide ligimeelitamiseks seab omakorda kõrged nõudmised sadamateenustele ja täiendavatele atraktsioonidele.

1993.a.-l valminud Triigi sadama rekonstrueerimise eskiisprojektis on projekteeritud teises etapis sadama laiendus mis looks juurde 60 kohaline paadikai 4 ujuvillaga ja poolringikujuline kaitsemuul. Momendil sellise laienduse jaoks vajadus puudub kuid perspektiivis reaalse vajaduse tekkimisel antud võimalus säilib.

1.5.2. Vajalikud sadamarajatised ja –teenused

PIANAC annab juhiseid, mida tuleb sadama erivajaduste rahuldamiseks arvestada.

Need on kokkuvõtlikult järgmised:

- Kütusehoidlad
- Veevarustus, soovitatavalt sadamasillal (ükski paat ei tohiks vee saamise punktist olla kaugemal kui 15-25 m)
- Tuletõrjehüdrandid
- Prügikonteinerid

- 24-tunnine valve
- valgustus
- parkimine mahuga 1,2 kohta iga alalise sadamakoha jaoks
- paatide talvel hoidmise koht
- jäätmete käitlus kas mobiilselt või kohapeale rajatud seadmete abil (eeldatav jäätmete hoidmise maht on 3500 liitrit kuni 60 paadi kohta ja 8000 liitrit kuni 100 paadi kohta)
- tualettide ja pesemisruumide standardid on järgmised:
 - 1 WC pott 50 mehe ja naise kohta
 - 1 pissuaar 75 mehe ja naise kohta
 - 1 kraanikauss 50 mehe ja naise kohta
 - 1 dušš 100 mehe ja naise kohta
 - 1 sügav kraanikauss puhkeblokis
 - saun

2. KRUNDIJAOTUSPLAAN (vt. joonis DP 2)

Planeeritav Triigi sadama maa-ala on kinnistu nr. 40302:001:0452, registreeritud 27.11.1997.a., millest on väljalõikena eraldatud ajutiselt Triigi suvebaari maaüksus, kuid mida ei ole eraldi katastriüksusena registreeritud. Maaüksusel on registreeritud avalik kasutus A-1- teed, A-2- veed ning kitsendusi K-1- kõrgepingeliinid ning K-2-sidekaablid. Avalik kasutus ja kitsendused on pindalaliselt määratlemata. Maaüksuse plaani on koostanud AS Toom maamöödubüroo, möödistaja U. Aus. Möödistamine teostatud 08.08.1997.a. Triigi sadama maaüksuse sihtotstarve on maaüksuse plaanile kandmata, kuid lähtudes Vabariigi Valitsuse 24. jaanuari 1995.a. määrusest nr. 36 kinnitatud "Katastriüksuse sihtotstarvete liikide ja nende määramise aluste" muutmise Vabariigi Valitsuse 29. aprill 1996.a. määrusest nr. 120, loetakse sadamate maa-alad tootmismaadeks 003 (T) alajaotusega tootmishoonete maa- 0030 (Th). Planeeritav maa-ala on vähese hoonestusega (vt. Tugiplaan DP 1).

Antud detailplaneeringu käigus kinnistut ei jagata ega maa-ala sihtotstarvet ei muudeta.

Käesoleva detailplaneeringu käigus toimub maa-ala funktsionaalne tsoneerimine vastavalt Leisi Vallavalitsuse lähteülesandele, planeeringuprotsessi käigus saavutatud kokkulepetele ja lähtudes olemasolevast looduslikust olukorrast.

Maa-ala kuulub munitsipaalomandisse.

3. PLANEERITUD KRUNDI EHTUSÕIGUS (vt. joonis DP 4)

Planeeritaval kinnistul täiendatakse olemasolevat hoonestust vastavalt detailplaneeringu lähteülesandes eeldatud vajadustele.

Olemasolev hoonestus:

- Sadama hoone
- Baari hoone
- Kalurimajad 3 tk

- Majandushoone
- Pumbamaja
- Paadikuur
- Alajaam

Projekteeritav hoonestus:

- Sadama ja baarihoone juurdeehitus
- Hotell-konverentsisaal
- Teenindushoone
- Puhkemajad

Planeeritud on 23 autokohaga, 2 bussikohaga ja jalgrataste parklad, helikopteri maandumisala, telkimisalad, vabaõhulava tantsuplatsiga ning täiendavat haljastust. Ehitusalad on antud vastavalt lahendusele vaid hoonestuse alusele maa-alale. Igale ehitusalale on antud soovituslik aadress ja ehitusõigus (vt. Ehitusõiguse plaan DP4).

3.1. Sihtotstarbed (vt. joonis DP 3)

Krundi kasutamise sihtotstarbeks on:

- $Th = 100\%$ - tootmismaa alajaotusega 0030. Tootmishoonete maa = sadamate maa

Põhiotstarbe kõrval võib projekteerimistingimustega lubada muud sihtotstarvet kuni 5% ulatuses. Krundil on põhifunktsiooni teenindamiseks lubatud teed, parkimine ja tehnoõrgud.

3.2. Lubatud ehitiste arv krundil

Lubatud ehitiste arv krundil on vastavalt lahendusele 6 uusehitust, 1 juurdeehitus lisaks olemasolevale hoonestusele. Lammutamisele või ümberpaigutamisele kuulub majandushoone.

3.3. Ehitiste lubatud suurim ehitusalune pind

Ehitiste lubatud suurim suletud netopind kruntidel on määratud igal ehitusalal eraldi (vt. Ehitusõiguse plaan DP4) ehitusõiguse tabelis ehitusaluse pinnana.

3.4. Ehitiste lubatud kõrgus

Planeeringuga on määratud ehitiste lubatud maksimaalne kõrgus ja korruselisus. Määratud on maksimaalne lubatud kõrgus (harjajoone kõrgus olemasolevast maapinnast). Planeeringuga määratud ehitiste maksimaalne lubatud kõrgus (katuse harja maksimaalne projekteeritav kõrgus olemasolevast maapinnast) on antud sõltuvalt olemasolevast hoonestusest, nende asetusest ja kaugustest. Hoonete kõrguse projekteerimisel tuleb arvestada Eesti projekteerimisnormidega EPN 10.1. p.4.1., p.4.2. ja p.4.3. nõuetega.

Ehitusõigus ja nõuded ehitistele on antud joonisel DP4.

4. TÄNAVATE MAA-ALAD JA LIIKLUSKORRALDUSE PÕHIMÕTTED

Planeeringuala haarab osaliselt ka üldkasutatavaid teid. Planeeritavat maa-ala läbib maantee nr. 144, mille teemaa laiuseks on märgitud kinnistu plaanile 14 meetrit. Kohaliku maantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge on 20 – 50 meetrit. Maantee on kahesuunalise liiklusega, asfalteeritud.

Antud detailplaneering fikseerib sellel planeeringuala lõigul maantee nr. 144 kaitsevööndi laiuseks 20 meetrit.

Planeeritavale alale on projekteeritud täiendavalt parklakohti nii autodele (23), bussidele (2) kui ka jalgratastele. Põhiteed rajatakse asfaltbetoonkattega. Nõrgale pinnasele jalgratastega ja jalgsi liikluseks on planeeritud kergliiklusteed, mis kaetakse betoonkivikattega. Planeeritud on helikopteri maandumisplats, mis on mõeldud kasutamiseks kopterite poolt millele üldpikkus ei ole suurem kui 25 meetrit.

Liikluskorraldus on eraldi käsitletud **joonisel DP6**.

Parklas peab olema eraldi spetsiaalselt tähistatud parkimiskoht invasõidukitele.

5. HALJASTUS JA HEAKORRASTUS

Planeeritav maa-ala on kaetud osaliselt miljöõ seisukohalt olulise kõrghaljastusega. Samuti kasvavad üksikud suured puud alajaama kõrval. Planeeritav ala piirneb loodusliku metsa alaga.

Seose uue hoonestuse planeerimisega tuleb likvideerida osad suured puud. Puude likvideerimine tuleb kooskõlastada Leisi Vallavalitsusega.

Uued haljasalad kõrghaljastusega on planeeritud rajatavate puhkemajade alale. Istutatavad puud-põõsad on ära näidatud krundijaotusplaanil DP2.

Uus haljasala madalhaljastusega on planeeritud olemasoleva haljasala jätkuna täidetavale maa-alale. Uuele haljasalale on planeeritud ka puhastusseade.

Kogu alal tuleks tagada vajalik valgustatus mis lahendatakse vastava projekti käigus.

6. EHITISTEVAHELISED KUJAD

Ehitistevaheliste tuleohutuskujade leidmisel lähtutakse EPN 10.1. "Ehitiste Tuleohutus".

6.1. Hoonete tulepüsivusklassid

Sama kinnistu hooneid võib ehitada üksteisele lähemal, kui üldtunnustatud ehitistevahelised minimaalsed tuleohutuskujad. Sel puhul loetakse lubatavaks korruse või tuletõkkesektsiooni pindalaks kõikide selles rühmas olevate hoonete ja nende vaheliste täisehitamata alade üldpindala. Selle maksimaalsuurus määratakse rühma madalaima tulepüsivusega hoone järgi. Hoonerühmade vaheline kuja peab vastama üldtunnustatud ehitistevaheliste minimaalsetele tuleohutuskujadele.

Lubatud tulepüsivusklassid TP2 ja TP3 (joonis DP3).

Ehituskeelualale võib projekti ja ehitusloa (või Leisi Vallavalitsuse kirjalikul nõusolekul) alusel paigutada kuni 12 m² ajutisi ehitisi ja muid objekte, millel puudub suletud pind.

Antud maa-alal on arvestatud hoonete tulepüsivusklassidega TP2- TP3 (joonis DP-3).
Krundi hoonestus on planeeritud 5 tuletõkkeseksioonina, piirpindalaks TP 3 puhul-

- majutushooned ja –ruumid 400 m²
- kogunemishooned ja –ruumid 400 m²
- TP 2 puhul- majutushooned ja –ruumid 800 m²
- muud ruumid 1600 m²
- kogunemishooned ja – ruumid 1600 m²
- planeeritud: 1. sadamahoone- 316 m²
- 2. puhkemajad- 398 m²
- 3. hotell- konverentsisaal- 199 m²
- 4. teenindushoone- 105 m²
- 5. puhkemajad- 56 m²

MÄRKUS: ühekorruselise hoone korruse piirpindala on kuni 2400 m²,
kahekorruselisel- kuni 1200 m².

Kuna sadamahoone ja baarihoone juurdeehitus on planeeritud tuleohutuskujasse, peab
hooned eraldama rajatava tulemüüri (vt. Joonis DP 3,4)

6.2. Hüdrandid

**Planeeritud veevõtukoht kai nr. 1 põhjaküljelt, tuleb ära märgistada looduses
vastava märgiga.**

Tuletõrje välisveevarustus- välisveevarustus tuleb üldjuhul rajada kõikidele
hoonestatud kinnistutele, s.h. lahtistele laoplatsidele ning rajatistele, viimastele
eritingimuste alusel. (EPN 10.1. p. 7.3.1. koos hilisema parandusega).

Veevõtukoht tuleb ette valmistada vastavalt nõuetele ja tähistada vastava
märgistusega. Hoonete projektides täpsustada vastavalt hoonetele veevõtukohta kaugus
ja muud vajalikud tuletõrje välis- ja siseveevarustuse tingimused ja lahendused.
Tuletõrje veevarustuse vastavust tuleohutuse nõuetele kontrollib kohaliku
päästeasutuse järelvalve projekti läbivaatamise käigus.

Veevõtukohta planeerimise tingimused:

Tulekustutusmeeskonna kustutusseadme varustamine veega võib toimuda:

- Asula veevõrgust
- Lokaalsetest tuletõrjevee mahutitest
- Looduslikust veekogust

Lokaalne (isoleeritud) tuletõrjevee süsteem luuakse ehitistele, kus puudub võimalus
kasutada asula veevõrku. Veemahutid võib asendada nõuete kohaselt ettevalmistatud
veevõtukohtade looduslikust veekogust.

Looduslikule veekogule juurdesõidutee minimaallaius on 3,5 meetrit. Teekate peab
võimaldama teed kasutada igasuguses ilmastiku tingimuses. Umbtee puhul peab sellel
olema ümberpööramise (-sõidu) võimalus.

Veekogu veenivoo ja paakauto seisukoha (platvormi) kõrguste vahe ei tohi olla üle 5
m (imemiskõrgus), veekogu sügavus veevõtukohtas olgu vähemalt 1 m.

Veevõtukoht (hüdrant) võib olla objektist kuni 200 meetri kaugusel, tegelikult
võimaliku voolikuliini trassi järgi mõõdetuna.

Tuletõrjeveevarustuse süsteemis tehnilise või loodusliku vee kasutamise puhul tuleb
arvestada selle võimaliku korrosiivsusega ja hõljumiga. Vesi ei tohi olla bioloogiliselt
ega keemiliselt saastatud, ega sisalda põlevvedelike jääke. Kasutatava vee
maksimaalne temperatuur võib olla +40 °.

6.3. Kütusetankla

Planeeritaval "Sigarmahuti" tüüpi kolme osaline konteinertanklal moodustatakse eraldi tuletõkkeseksioon, kus juhinduda EPN 10.13/AM-1 punkt 10-st. Tuleohutuskuja sama kinnistu hoonetega TP3 puhul 9 meetrit ja TP2 puhul 3 meetrit. Naaberkiinnistuga kuja 5 meetrit, eraldi kuja arvutatakse naaberkiinnistu hooneteni ning metsamassiivini vastavalt EPN 10.13/AM-1 punkt 3.4.

Konteinertankla (nr. 21 krundijaotusplaani DP 2) asukoht kirde-edela suunal orienteeritud parkimisplatsi (nr. 9-krundijaotusplaani DP 2) idanurgas.

"Sigarmahuti" on plaanitud 3 osalisena 5m³-eriotstarbeline diiselkütus väikelaevadele +5m³- bensiin 95E kaatritele (ka väikeautodele) +5m³ puhas diiselkütus. Spetsiaalselt antud vajaduseks ehitatav konteinertankla rajatakse spetsiaalsele betoonalusele ning täidetakse spets. autodega vastavalt vajadusele.

Ehitusprojektid tuleb kooskõlastada Saaremaa Päästeteenistusega.

7. TEHNOVÕRKUDE JA –RAJATISTE PAIGUTUS

Tugiplaanil DP1 on tähistatud planeeritavale maa-alale jäävad olemasolevad tehnovõrgud, insener-tehniliste võrkude plaanile DP5 on märgitud ka planeeritavad tehnovõrgud ja maakasutuse sihtotstarvete, keelualade plaanile DP4 on märgitud olemasolevate trasside asukohad koos kaitsekoridoridega. Tehnovõrkude tähistatud koridorid märgivad liinirajatiste asukohti, milliste osas kehtivad tulevastele kinnisasjadele asjaõigusseaduse § 158 sätted.

Ehitiste tehnovarustus lahendatakse vastavalt tehnovõrgu valdaja poolt väljastatud tingimustele

7.1. Elektrivarustus

Planeeritaval maa-alal elektrivarustus 10 kV, oma alajaam krundi põhjaosas. Maa-ala elektriga varustatus piisav. Projekteerimisel tuleb lähtuda sellel ajahetkel kehtivatest normatiividest. Hoonete ja rajatiste tehnovarustus tuleb lahendada vastavalt võrgu valdaja poolt täiendavalt väljastatavatele tehnilistele tingimustele. Välisvalgustus paigaldada planeeritaval maa-alal kaabelliinidega.

7.2. Veevarustus

Vett vajatakse põhiliselt olmevajadusteks.

Maa-ala on varustatud lokaalse veesüsteemiga. Puurkaev-pumbamaja asub krundi edelaosas. Puurkaev passistamata. Juurde planeeritav veetrass ühendatakse olemasoleva trassiga.

Puurkaevu sanitaarkaitsetsoon 10 m.

7.3. Kanalisatsioon

Kanalisatsioon lokaalne, ühendatud baar ja sadamahoone. Koormuse kasvades on vajalik lahendada kanalisatsioonisüsteem uuesti ja ühendada see puhastusseadmega. Puhastusseade planeeritud rajatavale haljasalale. Puhasti võiks olla pinnasepuhasti (imbdreanaaž), kuna reovee hulk on väga muutuv ning põhiline reoveekogus tuleb suvekuudel. Talvel praktiliselt reovett ei olegi. Imbdreanaažiga puhastatakse reovesi pinnasfiltris, kogutakse dreanaažiga kokku ja juhitakse veekogusse. Nõrgalt kaitstud põhjaveealal võib pinnasesse immutada kuni 10 m³ vähemalt bioloogiliselt puhastatud heitvett. Suubla on reostusele vähetundlik. Merre juhtimisel peab kuni 100 IE reostuskoormusega heitvee puhastama vähemalt mehhaaniliselt BHT osas $\geq 20\%$, heljum $\geq 50\%$.

7.4. Küte

Baar ja sadamahoone köetakse elektrikütte baasil. Perspektiivselt samuti elektriküte (kuna kasutus valdavalt hooajaline), võimalik ka kogu köetav hoonestus viia üle vedel- või tahkeküttele oma katlamaja baasil.

8. KESKKONNAKAITSE ABINÕUD

Antud detailplaneeringu käigus koostatakse ka keskkonnamõtjude üldisem analüüsköide 2.

Puurkaevul sanitaartsoon on 10 m- ühe kinnisasja vajaduseks, alla 10m³/ööp.

Kallasraja laius laevatataval veekogul on 10 m.

Põhjaveehaarde valdaja on kohustatud:

1. pidama veearestust(veemõõtja)
2. 1x aastas tellima täiskeemilise analüüsi ja mõõtma veepeegli sügavuse kaevus
3. mikrobioloogilise analüüsi sagedus sõltub tarbijate hulgast(vee standard)
4. ühisveevarustusse kaevud peavad olema varustatud proovivõtukraani ja veemõõtjaga

Jäätmete jaoks on olemas konteinerid sorteeritud prahi jaoks (krundijaotusplaan DP 2, nr. 22). Lisaks paigaldatakse sadamahoonesse kast patareide kogumiseks.

Sorteerimist vajavad jäätmed:

- orgaanilised jäätmed
- plastmass
- klaas
- mineraalsed mitteohtlikud jäätmed

Alustelt toimub pilsivee kogumine konteineritesse, mida tühjendab jäätmekäitleja, kail vastuvõetavad fekaalid võiks pumba abil puhastisse pumbata.

Ehitusprojektid antud alal tuleb kooskõlastada Saare Keskkonnateenistusega.

9. OLULISEMAD ARHITEKTUURINÕUDED E HITISTELE

Olulisemate arhitektuurinõuetena on planeeritud antud alale

- Kohustuslik katusekalle 45 %, lähtuvalt piirkonnas väljakujunenud olukorrale
- Kohustuslik harjasuund, lähtuvalt olemasolevast olukorrast
- Hoonete fassaadilahenduses kasutada puitu
- Katusekatteks katusekivid
- Piiretena kasutada maakivimüüritist

10. SERVITUUTIDE VAJADUS

Tehnovõrkude tähistatud koridorid märgivad liinirajatiste asukohti, milliste osas kehtivad asjaõigusseaduse § 158 sätted liiniservituutide kohta.

11. MUUD SEADUSTEST TULENEVAD KITSENDUSED

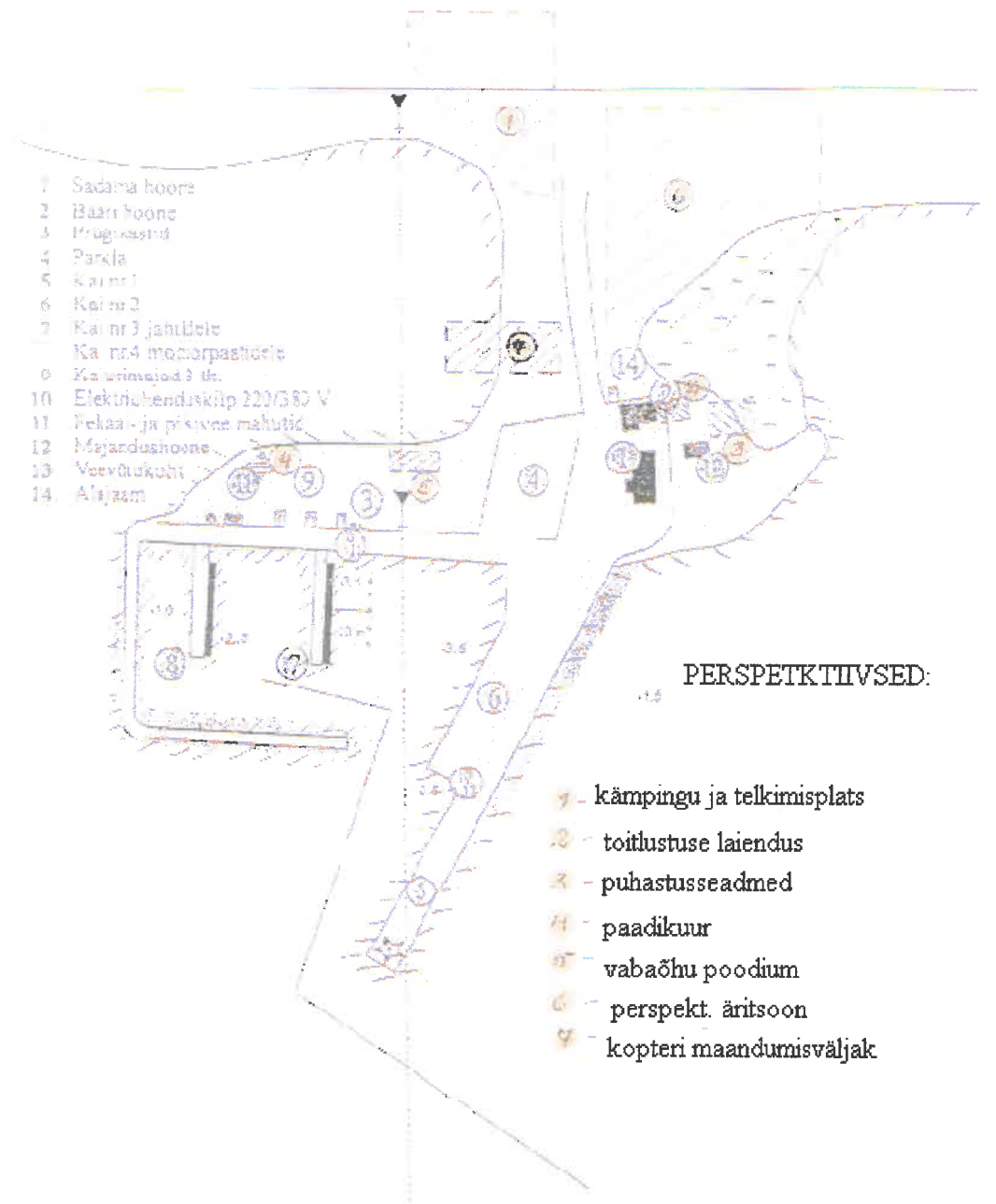
- Tehnovõrkude- ja rajatiste rajamisel kehtivad asjaõigusseaduse § 158 sätted tehnovõrkude- ja rajatiste kohta.
- Hoonete ja mahuliste rajatiste ehitamine või nende ümberehitamine naaberkinnistutel on reguleeritud tingimustega, mis tulenevad projekteerimisnormidest EPN 10.1.
- Antud planeeringualal kehtib Asjaõigusseaduse § 160 kaldaomaniku õiguste kitsendamise ja Veeseaduse § 10 ja Asjaõigusseaduse § 161 sätted kallasraja kasutamise kohta.
- Ranna ja kalda kasutamise kitsendused tiheasustusosal vastavalt Ranna ja kalda kaitse seaduse § 10.

Koostas:

arhitekt Kaie Enno

LISA 1:

TRIIGI
SADAM



LISA 2:

SAAREMAA LEISI VALLA MAATURISM

Vaatamisväärsused:

- *Angla tuulikud (19.saj.lõpus ehit. 5 tuulikut)
- *Karja kirik (13.saj. gooti stiilis ehitis)
- *Leisi alevi keskus (20.saj.alguse ehitised)
- *Leisi vene õigeusu kirik
- *Tuhkana puhkepiirkond, rand, järv, luited
- *Vigala Sassi park ja loitsuplats
- *Laugu klaasikoda
- *Kaunis rannik, männimetsad, kadakavälud, sõbralik rahvas

Söögikohad:

- * Triigi sadama suvebaar (25 kohta) telefon 245 73 1 01
- * "Sassimaia" Leisi alevis (40 kohta)
telefon 245 73070
- * Leisi Lokaal Leisi alevis (40 kohta)
telefon 245 73013
- * õhtusöögid turismitaludes

Telkimiskohad:

- *Triigi sadama telkimisplats
- *Kuusiku talu Põitses
- *Mõisa talu Parasmetsas
- *Ranna talu Murikal
- *Truverki suvemaja platsil Soelas
- *Tamme ökotalu Hiievälja külas
- *Välja turismitalu Hiievälja külas
- *Kongi talu Oitme külas

Kalastus:

- *Tiigi külalismaja(vähi-ja kalapüük) Pärssamal
tel. 245 73673
- *Kuusiku talu (vähi- ja kalapüük) Põitsel
tel. 245 73321
- *Truverki suvemaja, tel. 245 28779
- *Kongi talu, tel. 245 73005
- *Ranna talu, tel. 251 87629
- *Vinkli suvemaja tel. 245 73183
- *Välja turismitalu, tel. 245 23050

Suplus ja ujumine

- * Triigi rand
- * Tuhkana rand

- * Mujaste rand
- * Soela rand

Paadisõit:

- *Triigi sadam
- *Truverki suvemaja
- *Välja turismitalu

Hobusega sõitmine:

Tamme õkotalu Hiieväja külas

Jalgratta üürimine:

- *Kuusiku talu Põitse külas
- *Ranna talu Murika külas

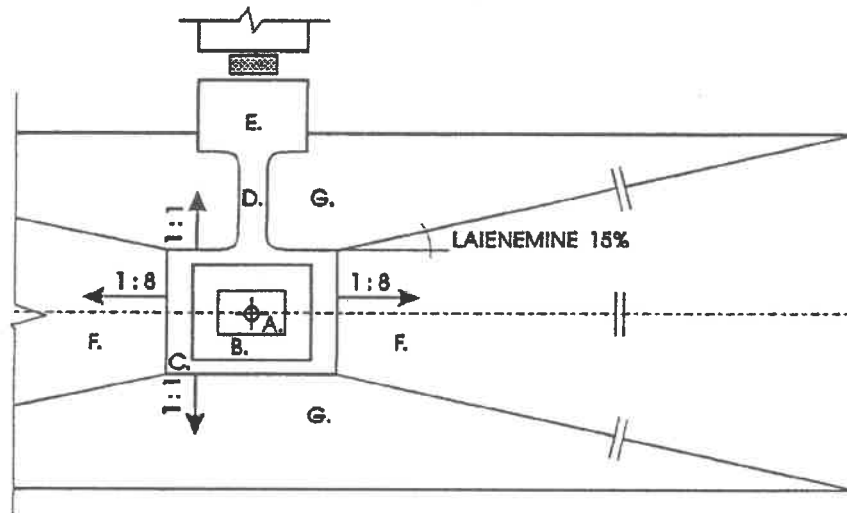
Jahikäik (ettetellimisel):

Kuusiku talu Põitse külas tel. 045 73321
Tiigi külalismaja Pärsama külas tel. 045 73673

Leisi Valla turismiinfo tel. 045 73073 (15.05.-15.09)

LISA 3:

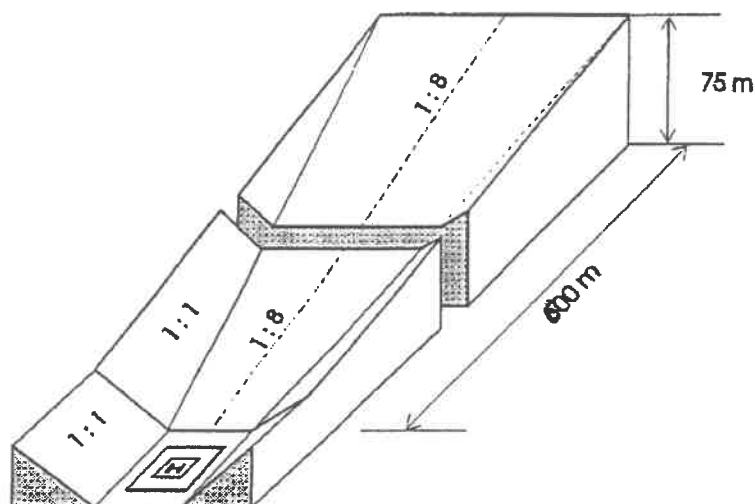
KOPTERIVÄLJAKU PÕHIMÖTTELINE SCHEEM:



- A- Maandumisala
- B- Laskumisala
- C- Ohutusala
- D- Ruleerimistee
- E- Perroon
- F- Sektor
- G- Üleminekupind

Kopteriväljaku kontrollpunkt määrab kopteriväljaku asukoha geograafiliselt

KOPTERIVÄLJAKU TAKISTUSTE PIIRANGUPINNAD



LISA 5:

SADAMAHOONE FRONTAALVAADE



LISA 6:

FOTOD OLEMASOLEVAST OLUKORRAST



VAADE KALURIMAJADELE



VAADE KOHVIKULE JA PERSPEKT. TÄIDETA VALE ALALE



KOHVIK JA SADAMAHOONE



VAADE AKVATOORIUMILE



VAADE PLANEERITAVALE LÖKKEPLATSILE



VAADE MAANTEELT BAARIHOONELE



VAADE PRAAMISILLALE



VAADE PUMBAMAJALE



PLANEERITAV RANNA-ALA



TELKIMISPLATSIDE ÄÄRDE JÄÄV RANNA-ALA



PLANEERITAV TELKIMISPLATSIDE VAHELINE ALA



VAADE SADAMALE