



*Sihtivõttud*  
*Valjala Vallavalitsus*  
*Jr. dets. 2001. a. arv. nr 40*

Tegevuslitsents EE-6507

Töö nr. 01 - 06 - 42



Tellija: VALJALA VALLAVALITSUS

**SAAREMAAL, VALJALA VALLAS**  
**KUNGLA PAADISADAMA**  
**DETAILPLANEERING**

**SELETUSKIRI JA GRAAFILINE OSA**

PROJEKTI JUHT:

KAIE ENNO

KÄINA 2001

## **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 üldiseloostus
  - 1.2.2. Valjala valla üldiseloostus
  - 1.2.3. Kungla sadama üldiseloostus
- 1.3. ARENGU KONTEKST
  - 1.3.1. Turismi arenguvõimalused
  - 1.3.2. Transpordi infrastruktuur
  - 1.3.3. Keskkonnatingimused
- 1.4. ASUKOHA ANALÜÜS
  - 1.4.1. Asukoha kirjeldus
  - 1.4.2. Praegune kasutus
  - 1.4.3. Ühendused
  - 1.4.4. Infrastruktuur
  - 1.4.5. Merega seotud tingimused
  - 1.4.6. Keskkond
- 1.5. NÕUDED ARENDUSTEGEVUSELE
  - 1.5.1. Arendustegevuse põhiprintsiibid
  - 1.5.2. Harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate üld- ja miinimumnõuded

### **2. KRUNDIJAOTUSPLAAN**

### **3. PLANEERITUD KRUNDI EHITUSÕIGUS**

- 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. EHITISTE VAHELISED KUJAD**

## **7. TEHNOVÕRKUDE JA –RAJATISTE PAIGUTUS**

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

## **8. KESKKONNAKAITSE ABINÕUD**

## **9. OLULISEMAD ARHITEKTUURINÕUDED E HITISTELE**

## **10. SERVITUUTIDE VAJADUS**

## **11. MUUD SEADUSEST TULENEVAD KITSENDUSED**

### **JOONISED:**

1. Tugiplaan	<b>DP 1</b>	<b>M 1 : 500</b>
2. Krundijaotusplaan	<b>DP 2</b>	<b>M 1 : 500</b>
3. Maakasutuse sihtotstarbed, keelualad	<b>DP 3</b>	<b>M 1 : 500</b>
4. Ehitusõiguse plaan	<b>DP 4</b>	<b>M 1 : 500</b>
5. Insener- tehniliste võrkude plaan	<b>DP 5</b>	<b>M 1 : 500</b>
6. Liiklusskeem	<b>DP 6</b>	<b>M 1 : 500</b>

## SELETUSKIRI

### 1. ÜLDOSA, DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED

Käesolev Kungla paadisadama maa-ala detailplaneering on valminud Valjala Vallavalitsuse tellimusel ja selle koostas AS Keina Ehitus Projektgrupp vahemikus mai kuni juuli 2001.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.

Geodeetilise mõõdistamistööd on Kungla paadisadama maa-alal teostanud AS Merin Inseneribüroo, 29.05.1998.a. Tugiplaani koostamisel on kasutatud Valjala Vallavalitsuse poolt koostatud lähteülesannet ja kogutud informatsiooni.

Planeeringualal ega ala vahetus läheduses ei ole kehtivaid detailplaneeringuid.

Valjala vallal puudub kehtestatud üldplaneering.

Antud detailplaneeringu lahenduse koostamisel on lähtutud Valjala vallavalitsuse poolt tellitud Kungla Paadisadama tehnilisest projektist-koostatud Merin AS poolt, töö nr. 98051

Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud kehtiva Saare maakonna üldplaneeringuga (kehtestatud Saare maavanema korraldusega nr. 873; 27. 05. 1999. a.) ja Valjala valla planeerimis- ja ehitusmäärusega (kehtestatud vallavolikogu määrusega nr. 9, 29. 10. 1997. a.).

#### Töögrupp

Kungla paadisadama detailplaneeringu koostamise ajal tegutses töögrupp koosseisus:

K. Enno  
G. Kutsar  
T. Kask  
J. Mõik  
A. Mõistlik  
T. Maripuu  
K. Kaasik  
M. Saar  
M. Saks

## 1.1. PROJEKTI EESMÄRGID

### 1.1.1. Projekti üldised eesmärgid on lühidalt järgmised:

- Arendada Valjala valla puhkevõimalusi ja turismi
- Arendada Valjala valla infrastruktuuri
- Arendada ja aktiveerida Valjala valla mahajäänud ja mittekasutatavaid piirkondi
- Pakkuda kohalikele elanikele ja turistidele paremat teenust valla piires
- Arendada ja aktiveerida Valjala valla majanduselu
- Kaitsta keskkonda "metsikult" puhkajate eest
- Luua soodsamad võimalused rannakalandusega tegelemiseks

### 1.1.2. Projekti põhieesmärgid on alljärgnevad:

- Koostada paadisadama detailplaneering
- Kindlustada kõigi Valjala valla majanduse ja turismi arenguks vajalike aspektide arvessevõtmine hetkel vähe kasutatud looduskauni piirkonna arendamiseks;
- Tagada detailplaneeringu tehniline ja majanduslik sobivus ning määratleda selline maakasutus, mis on kooskõlas Valjala valla majanduse arengu eesmärkidega

## 1.2. PROJEKTI TAUST

### 1.2.1. Saaremaa saare üldisloomustus

Saaremaa on suurim Eesti Läänemere saar pikkusega 103 ja laiuselga 77 km. Saar asub Balti mere idaosas ning saare pindala on 2 922 km<sup>2</sup> mis moodustab 6,5% kogu Eesti pindalast. Rannajoon on umbes 1 200 kilomeetrit pikk ja see on tugevasti liigendatud.

Saaremaa on rahvastiku tiheduse poolest suhteliselt väikese elanike arvuga piirkond (1. jaanuari 1998. a. seisuga 40202 inimest- sellest tööealised 64,5%, asustustihedus 13,8 inimest/ m<sup>2</sup> kohta) ning saare majandust mõjutab oluliselt eraldatus mandri põhilistest majanduskeskustest. Kuigi maareformi 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.

5 olulisemat majandusharu ja hõivatus nendes %:

1. Tööstus	19,3
2. Kaubandus	13,3
3. Ehitus	11,1
4. Põllumajandus	7,5
5. Transport	7,2

Turismi osakaal kohalikus majanduses kasvab. Turismi on välja toodud ühe prioriteedina ka Saaremaa maakonnaplaneeringus.

### 1.2.2. Valjala valla üldiseloostus

Valjala vald pindalaga 18 088 ha asetseb Saaremaa kaguosas, piirnedes läänest Pihlta, Põhjust Leisi ja Orissaare valdadega ning idast Laimjala vallaga.

Valjala vallas on 32 küla ja Valjala alevik, mis on ka valla administratiivne keskus. Teiste kohalike keskuste rolli täidavad Tõnija küla valla idaosas ja Sakla küla valla lõunaosas.

Vallas on olemas põhikool, lasteaed. Arstiabi pakub perearstikeskus, võimalik on saada hambaravi ja apteegi teenust. Samuti on vallas võimalik osaleda klubi tegevuses, kasutada vabaõhulava, käia kinos ning külastada raamatukogu. Valjalas on olemas ka koolivõimla ja koolistaadion

Valjala valla kogupindalast moodustavad:

- metsad 34% (6 176 ha), millest 153 ha on riigimets
- haritav maa 27% (4 953 ha)
- looduslik rohumaa 14% (2 577 ha)
- õuema 1% (215 ha)
- muu maa 23 % (4 167 ha)
- 

Valjala vallas asub 2 maakondliku tähtsusega turismiobjekti-

- Valjala kirik, ehitatud 13 saj., on arhitektuurimälestis. Saaremaa vanim kirik, millele hiljem lisati torn. Romaanistiilis peaportaal, domikaalvõlvidega ja vanimate seinamaalingutega. Vitraažid Dolores Hofmanilt 1970 a.st. Klassitsistlik altari 1820 a. ja romaani stiilis ristimiskivi dolomiidist huvitava dekooriga.  
Kirikuaia piirdemüür on arhitektuurimälestis.  
Kirikuaed on ajaloomälestis.
- Valjala maalinn

Samuti asub valla territooriumil hulgaliselt muinsuskaitsealuseid vaatamisväärsusi - kivilalmeid, kultusekive, muistsed põllud ja ohvriallikad (93). Neist mitmed jäävad planeeritava ala vahetusse lähedusse.

#### *Rahvastik ja Majandus*

Valjala vald on rahvaarvuga 1632 elanikku- neist 814 mehed ja 818 naised. (01.01.2000.a. seisuga). Elanike arv vallas suurenes 90-ndate aastate algusest kuni 1994 aastani, siis hakkas langema kuni tänaseni keskmiselt 5 inimest aastas kuni 1998 aastani, edasi on elanike arv järsult langenud. Keskmise vanus meestel on 34,43 ja naistel 41,12 aastat (kokku 37,87). Vanuselisel elab vallas kõige enam 35- 39 aastaseid täiskasvanuid ja 10-14 aastaseid lapsi. 20- 34 aastaste inimeste osakaal on teistest väiksem, see näitab, et kõrgkooli õppima asujad suunduvad vallast välja ja oma esimeses töö- ja loomeas valda tagasi ei pöördu. Samuti näitab rännete statistika, et rohkem vallast elanikke lahkub kui valda tagasi tuleb. Iive valla piires on negatiivne ning see näitab kasvutendentsi. Kogu valla piires on suhteliselt kõrge asustus- asustustihedus alalistel elanikel 1997 aastal 8,2 ja 1998 aastal 8,1 (inimest 1 m<sup>2</sup> kohta). Kohalolevatel elanikel vastavalt 8,1 ja 8,0 inimest 1 m<sup>2</sup> kohta.

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 primaarsektorile - st. Põllumajandus, jahindus, metsamajandus, kalandus- kus 94 valla ettevõttest tegutseb 61 (65% kogu ettevõtlusest). Kõik ettevõtted Valjala vallas on erasektori omanduses. Ettevõtete kogukäibe jaotus Valjala vallas on 53 234 tuh, EEK, s.o. maakonna kogukäibest 2,1%.

Vallas on 4 ühissettevõtet, 124 talu, 54 elanike majapidamist.

Tööealistest 890-st elanikust (Tööhõive seisuga 01.01.2000.a.) töötab 629 . Neist naisi 240 ning mehi 389. Registreeritud töötuid seisuga 01.10.2000.a. 31, registreeritud tööta töötajaid kuu jooksul seisuga september 2000 on 51.

Turismi osakaal kohalikus majanduses on siiani suhteliselt tagasihoidlik- maaturismi talusid on kokku 2 üksust, paralleelselt põllupidamisega tegeletakse 2 talus kodumajutusega. Kokku on võimalik pakkuda kogu valla piires vaid 56 magamiskohta (s.o. 1999 aasta seisuga SOL kogutud andmete põhjal).

Maakondliku tähtsusega on Saare maakonnaplaneeringus ära märgitud Valjala vallas asuvatest rannasadamatest- Turja sadam ning lautritest ja lautrikohtadest Kungla- kui perspektiivne paadisadam.

### **1.2.3. Kungla paadisadama üldiseloostus**

#### *Asukoht*

Kungla paadisadam paikneb Saare maakonnas, Valjala valla idaosas, Kungla külas, Kõiguste lahe ääres Kunnati lahesopis. Planeeritav paadisadam jääb riigimaanteest (Kuressaare- Laimjala- Kuivastu) 6 km kaugusele. Kuressaarest 32 km ja Kuivastu sadamast 54 km. Juurdepääsuteed on suhteliselt kehvast olukorras kruusateed (osaliselt pinnastee). Lähim suurem asula on on Valjala alevik, mille keskusest on sadamasse 14 km.

Planeeritava Kungla paadisadama maa-ala asub tagastava maaüksuse piires. Antud detailplaneering peab määrama ära paadisadama krundi piirid, et oleks võimalik tagastada ka naabermaaüksus seaduses ettenähtud korra kohaselt. Oru Maaüksuse õigustatud subjekt on Kalev Kuningas. Sadama-alast kagus asub kinnistatud Kalda maaüksus (omanik Arnu Rand, kinnistu nr. 4977, katastrinumber 85801:005:0134-0135- sihtotstarve maatulundusmaa). Kirdest piirneb maa-ala Läänemerega (Kunnati laht).

#### *Ajalugu*

Planeeritava Kungla paadisadama maa-ala on olnud kalapaatide seisukohana ja lautrikohana kasutuses juba 18. sajandil, mil see oli Võhksa mõisa kasutuses. Hiljem on sadamakoht olnud pidevas kasutuses kohalike rannakalurite poolt lautrikohana. Samuti on siin pidanud oma laagrit Noorte Meremeeste Klubi.

### *Olemasolev olukord*

Kungla paadisadam on ~0,47 ha suurune maa-ala Valjala vallas Kungla külas. Planeeritav maa-ala on edela-kirde suunaline pikliku kujuga maatükk. Lähiumbruses 0,5 km raadiuses on 4-5 muud eluaset.

Rannajoone pikkus planeeritava maa-ala lõikes Kunnati lahes on ca 100 meetrit.

Planeeritava ala maastik on suhteliselt lauge, ühtlase kaldega mere (kirde) suunas. Kohati tõuseb merepinnast 2.5 meetri kõrgusele tasemeni paikkonna edelaosas.

Maa-alani pääseb munitsipaaltee Kungla külateed K-3 mööda. Ühendustee kuni Kalda kinnistu I maatüki piirini 0,1 km ning Kalda kinnistu I maatüki piirist kuni sadama territooriumini 0,3 km on Valjala Vallavolikogu otsusega määratud munitsipaalomandisse taotletavate teede nimekirja Kungla sadama tee nr K-18 (volikogu otsus 19.12.2000 nr 68). Krunti läbivat pinnasteed kasutatakse ka naaberkinnistutele minekuks.

Sadama-ala praegune kasutus põhiliselt ujumiskohana kohalike elanike poolt ja lautrikohana. Alal asub ka abihoone-võrgukuur.

Sadamat on käsitletud ka Saare maakonna üldplaneeringus kui perspektiivset paadisadamat.

### **Võimalused:**

1. Välja ehitada projekteeritud paadisadam süvisega -1.0 m ja pikkusega kuni 15 m paatide hoidmiseks kodusadamana suvisel ajal.
2. Rekonstrueerida paadisadama hoone ja pakkuda seal teenuseid sadama külastajatele (suplejatele) ja harrastuskaluritele.
3. Ühendus planeeritava puhkeala ja Kungla paadisadamaga (terviserada).
4. Kuna paadisadama piirkond on üks käidavamatest ujumiskohtadest, siis peetakse oluliseks säilitada elanikele juurdepääs merele. Osaliselt eramaad läbistav tee taotlemist munitsipaalomandisse on alustatud.



### 1.3. ARENGU KONTEKST

Planeeritava ala arendamise kontekstis mängivad põhiliselt kaasa järgmised tegurid:

- Turusituatsioon ja investeerimisvõimalused
- Turismi arengu potentsiaal
- Keskkonna tingimused

#### 1.3.1. Turismi arenguvõimalused

Kuna antud väikesadam ei ole otseselt mõeldud turistide teenindamiseks on see siiski oluline kogu piirkonna arenemises (ka turismi). Harrastussõitjatele teenuseid osutavate sadamate klassifikatsiooni järgi kuulub antud sadam paadisadamate klassi, mis on paatide ja teiste rannasõidus sõitvate väikelaevade teenindamiseks kohandatud väikesadam.

#### 1.3.2. Transpordi infrastruktuur

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

Antud arendatava ala kasutuseks on põhiline juurdepääs väikeautodega. Võimalik on parkida bussi ka lähedal asuva arendatava Kungla puhkekeskuse bussiparklasse. Põhiliselt vajavad parklat sadama-alale autodega juurdepääsuks paate transportivad sõidukid. Vähesemal määral sõidavad maa-alale autodega ka suplejad.

##### *Bussiühendus*

Kungla sadama juurdepääsuks ei ole statsionaarset bussiühendust. 900 m kaugusel asuva endise mõisa õue sõidab hommikul vallakeksusesse minnes ja päeval sealt tulles valla buss. See on aastaringne bussiring mis sõidab teisipäeviti ja toob Sakla ja Tõnija piirkonna elanikud hommikul kella 9-st Valjalasse ja kell 11 sõidab tagasi. Hommikul kasutavad seda bussi ka õpilased. Õhtul sõidab sama Kungla mõisa õueni välja ka õpilasiini buss ning sõidab sealt tagasi Valjalasse. See liini on käigus kooli perioodil. Valjalast on võimalik edasi bussiliiklusega sõita igapäevaselt nii Kuressaarde kui Tallinnasse.

##### *Olemasolevad teed*

Valjala valla teedevõrk koosneb tolmuva kattega ja kruusakattega teedest. Peamised asulad on omavahel ühendatud kruuskattega teedega, mis on praeguse liikluse tihedust arvestades valdavalt küllaltki heas korras. Teekatte kvaliteet peegeldab arvatavasti suhteliselt vähest sõidetavust.

Valla territooriumil on palju asfalteerimata teid. Need teed ühendavad väikeseid külasid ning vajaksid kasvavat liikluse tihedust arvestades tolmuva kate muutmist. Plaanis on kõik vallateed üle vaadata ja määrata tee maa-ala laiused.

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 üldiselt on vähe tõenäoline, et olemasolev Valjala valla sõiduteede võrk võiks saada planeeritavate alade piirkonna arendamisel piiravaks teguriks. Turismi üldist edendamise eesmärki silmas pidades tuleks siiski parandada põhimaanteelt juurdepääsuteid märgatavalt paremaks, parandada märgistust ja teostada remonttöid.

### 1.3.3. Keskkonnatingimused

Käsitlevat ala asub looduslike tingimuste alusel (geoloogiline ehitus, rannavööndi dünaamika, hüdrogeoloogilised iseärasused jms.) III piirkonnas- Saaremaa lõunarannik- Kübassaarest Loodeninani.

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 kivisöe baasil töötavad vaid mõned Valjala aleviku eramajade lokaalsed katlamajad. Valjala valla territooriumil rohkem kivisöekatlamaju ei ole.

Prügilad asuvad põhjavee kaitstuse suhtes keskmiselt, nõrgalt või kaitsmata aladel. Reostuse kandumist lähedalolevatesse kaevudesse ei ole täheldatud. Valjala prügilas pindalaga 1,0 ha on hüdrogeoloogilised uuringud teostamata.

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

#### *Olemasolev olukord*

Lähim tööstuskompleks oli Maadevahe bituumenibaas (kaugus ca 3,8 km), mis ei ole enam kasutusel. Praegu käivad seal likvideerimistööd. Aktiivse tegutsemise ajal oli seal pidevalt lekkeid ja reostus ulatus kõrvalolevasse Maadevahe jõkke, mis suubub Kunnati lahte. Olemasolevatest keskkonda võimaliku reostusohuga mõjutavatest tegevusest asub Tõnijal (ca 6 km kaugusel) nahaparkimise töökoda.

Umbes 2,5 km kaugusel asub endine Kallemäe sõjaväeosa, kus oli raketibaas.

Kunglas tööstuskomplekse läheduses otseselt ei ole. Lähedusse jäävad nii aiandustalu kui ka loomakasvatusele spetsialiseerunud talu.

Loomastik ja taimestik- Sadama ümbruses on kaitse all Roosu tamm- kaitse alla võetud Looduskaitse Valitsuse juhataja käskkirjaga nr. 25, 17.03.1959.a. Kasvab Kungla külas Roosu talu juures. Puu asub kiviaedade nurga, hooldatud puisniidu ja põllu piiril. Jääb 350 m kaugusele Kõiguste lahest.

### **Võtmeküsimused**

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

- Omavalitsuse ja maavalitsuse käsutuses olevate puhkealade arendamiseks vajalike vahendite piiratus
- Vajadus soodustada eriilmeliste turismirajatiste ja –atraktsioonide arendamist
- Ühendusteade olukorra parandamine
- Väikesadama lülitamine laiemasse üle Saaremaalise väikesadamate võrku (võimalus koostada lõbusõidumarsruut lähedalolevate väikesadamate läbimiseks)
- Sadama-ala funktsionaalne ühendamine arendatava Kungla puhkekeskusega (ka reklaamimisel)
- Keskkonnamõjude hindamise tulemuste arvessevõtmine

## 1.4. ASUKOHA ANALÜÜS

### 1.4.1. Asukoha kirjeldus

Projektiga arendatav piirkond asub Valjala vallas, lähim suurim alevik on Valjala. Vahetult piirneb maa-ala idast Kalda talu maadega, põhjast Kunnati lahega, läänest ja lõunast Oru talu maadega.

Praegust olukorda kajastab tugiplaani joonis DP1.

Seda piirkonda iseloomustavad järgmised komponendid:

- pinnastee
- kiviaed
- eri liiki puude ja põõsaste kasvuriba, mis ääristab kiviaeda
- kuur
- rannarohumaa üksikute kadakatega
- orhideede kasvuala
- lautrikoht
- pillirooala
- lagunenud puitaiad

Planeeritava ala suurus on 4 675 m<sup>2</sup>

### 1.4.2. Praegune kasutus

Kasutusala on järgmised

- kuur (kasutatakse võrkude jms. hoidmiseks)
- pinnastee (kasutatakse Oru talu maale juurdepääsuks)
- lautrikoht (kasutatakse paatide randumiseks)
- Noorte Meremeeste Klubi laagripplatsina
- supuskohana kohalike elanike poolt
- ranna- ala kasutatakse talvel paatide hoidmiseks

### 1.4.3. Ühenduste

Kungla paadisadama juurde mineva munitsipaaltee (Kungla külatee K-3 tee laius on äärmiselt kitsas- ca 4 meetrit. Maa-ala laius planeeritavalt 6-9 m., maantee kaitsetsoon 20-50m.

Kindlasti puhkekeskuse ja ka Kungla paadisadama intensiivsema kasutuselevõttuga tee koormus suureneb. Sellega seoses tuleks eraldi koostada projekt antud teedevõrgu olukorrast ja vajaminevatest parandustöödest. Ohutuma liikluse tagamiseks tuleks antud teelõigud laiendada ja tolmuvabaks muuta. Kindlasti tuleks korrastada teelõik Kungla mõisa õuest Kungla puhkekeskuseni, mis kohati on vaid kitsas pinnastee ja muutub märgadel aastaaegadel raskesti läbitavaks. Eriti raske kitsaste teolude tõttu kasutada antud teid kaasaegsetel bussidel. Selletõttu on soovitatav teatud maapikkuse tagant planeerida teede nn. "möödasõidu sahtlid". Kogu teed laiendada hakata on ilmselt liiga kulukas.

#### 1.4.4. Infrastruktuur

Planeeritaval maa-alal puudub nii vee- kui ka kanalisatsioonisüsteem. Hoonestuse planeerimisel on vajalik ette näha ka uue puurkaevu asukoht ja puhastusseadme paigaldamine.

Krundini on olemas elektriõhuliin.

#### 1.4.5. Merega seotud tingimused

Meri Kunnati lahes on suhteliselt madal- Variku ja Kunnati saarteni on 0,8-1,6 m. Kuna planeeritava ala piires on rannajoon osaliselt kaetud pillirooga, on rand antud alal raskesti kasutatav. Üleujutatav ala planeeritaval alal on kohati kuni krunti läbiva tee piirini. Täpsemalt on käsitletud antud osa Kungla sadama projektis kus on täpselt välja toodud süvendustööd ja muulide ning slipi rajamise joonised.

#### 1.4.6. Keskkond

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

Ehitus- ja kasutustiheduse tõusuga kaasnevaid keskkonna tingimusi käsitletakse eraldi vastavalt lõpplahenduses koostatud strateegiliste keskkonnamõjutuste hindamisele.

### 1.5. NÕUDED ARENDUSTEGEVUSELE

#### 1.5.1. Arendustegevuse põhiprintsiibid

Kungla paadisadama maa-ala planeerimisel tuleb arvestada mitmeid faktoreid.

Kokkuvõtlikult on need järgmised:

- minimeerida negatiivsed keskkonna mõjud tulenevalt arendustegevusest
- detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada arendustegevuse võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju
- planeering tuleb koostada vastavalt Eesti planeerimis- ja ehitusseadusele

Puhkeala arendamiseks vajalikud põhilised tzoneeringud (vt. Funktsionaalse tzoneerimise kaart):

- Sadamarajatised
- Parkimisvõimalused
- Ettevalmistatud plats paatide talviseks hoidmiseks
- Teenindushoone
- Teed ja platsid
- Looduslik rohumaa
- Supluskoht

Eelpooltoodud turismi- ja kasutuspotentsiaali analüüsi tulemuste põhjal võib öelda, et paadisadama arendamisel võiks sobivaks pidada järgmiste hoonete ja rajatiste ehitamist/rajamist:

- Kai paatide lastimiseks ja lossimiseks
- Kaldakindlustused
- Slipp auto järelhaagiselt paadi vette laskmiseks
- Muulid kaitseks idakaarte tuulte eest
- Pilsivee ja kasutatud õlinõude hoiukoht
- Parkimisvõimalused
- Ettevalmistatud plats paatide talviseks hoidmiseks
- Spetsiaalselt ääristega betoonist prügikonteinerite hoiukoht
- Teenindushoone (teenindusruum- vesi, tualett, telefon; hoiuruum)
- Projekteeritav katusealune
- Korrastatud haljastusega teenindushoonet ümbritsev ala
- Kungla paadisadama- Roosu tamme matkaraja vahepunkt
- Teed ja platsid (kruusakattega)
- Taastatav kiviaed
- Rajatavad korendusaiad
- Korrastatav supluskoht

Sadama-ala on kauni looduse keskel hajaasustusega alal ning peaks välja nägema looduslik. Arendusprojektiga planeeritud rajatiste tihedus ja iseloom peaksid sobima ümbritseva loodusega.

#### **1.5.2. Harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate üld- ja miinimumnõuded**

Paadisadam peab vastama järgmistele nõuetele:

- Paadisadamasse sissesõidu ja akvatooriumi navigatsioonimärgistus peab tagama ohutuse, kuid võib olla mittestandardne
- Hüdrotehnilised rajatised peavad tagama paatide ja väikelaevade turvalise seismise sadamas
- Peab olema korraldatud pilsivee, kasutatud õlide ja jäätmete vastuvõtt
- Sadamavalve puudumisel peab paadiomanikule kättesaadavas kohas olema väikelaevade sisse- ja väljasõidu registreerimise raamat
- Ohutusnõuete täitmist paadisadamas kontrollib sadama valdaja määratud ja Veeteede Ameti poolt kooskõlastatud isik, kellel on vähemalt paadijuhhi tunnistus

Paadisadamas tagatakse järgmised kasutusvõimalused:

- 1) joogivesi
- 2) tualett
- 3) talveperioodil paatide hoidmise võimalus
- 4) soovitatav on telefon, elekter, slipp või (auto)kraana

## 2. KRUNDIJAOTUSPLAAN

Planeeritav Kungla paadisadama maa-ala on munitsipaalomandisse taotletav ala. Käesolev detailplaneering määrab ära sadama-ala maaüksuse piirid lähtuvalt olemasolevast olukorrast ja prognoositavast kasutusulatuses:

- **Kungla sadama maaüksus-** pindala ca 4 675 m<sup>2</sup>. Krundil asub paadikuur.

Märkus: Krundi nimetus soovituslik, vajadusel korrigeeritakse valla poolt.

Käesoleva detailplaneeringu käigus toimub maa-ala funktsionaalne tsoneerimine vastavalt Valjala Vallavalitsuse lähteülesandele, planeeringuprotsessi käigus saavutatud kokkulepetele ja lähtudes olemasolevast looduslikust olukorrast. Krunt on jaotatud lähtuvalt põhilistest tsoneeringutest ja paadisadama arendamiseks vajalikest hoonete ja rajatiste iseloomust.

Geodeetilise plaani on koostanud AS Merin Inseneribüroo, 29.05.1998.a.

## 3. PLANEERITUD KRUNDI EHTUSÕIGUS

Planeeritaval kinnistul täiendatakse olemasolevat hoonestust vastavalt detailplaneeringu lähteülesandes eeldatud vajadustele

Olemasolev hoonestus:

- Võrgukuur- abihoone

Planeeritav hoonestus:

- Sadamahoone olemasoleva hoone baasil

Planeeritud on sõiduautode parklad ning väike telkimisala koos lõkkeplatsiga, prügikonteinerite betoonplats, katusealune, liivaplats suplushohale, kruusakattega teed ja platsid, krundi läbiva tee laiendus, korrastatud muruplatsid, korendusaiad, kiviaiad. Ehitusala on antud vastavalt olemasolevale olukorrale. Ehitusalale on antud ehitusõigus (vt. Ehitusõiguse plaan DP3).

### 3.1. Sihtotstarbed

Planeeritava maaüksuse sihtotstarve määratakse antud detailplaneeringuga 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, maa-ala sihtotstarbeks on planeeritud tootmis- hoonete maa (Th)- sadamate maa. Planeeritav maa-ala on vähese hoonestusega (vt. Tugiplaan DP 1).

Krundi kasutamise sihtotstarbeks on:

- **Th= 100 %-** tootmismaa alajaotusega tootmishoonete maa 0030  
= sadamate maa

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

### 3.2. Lubatud ehitiste arv krundil

Lubatud ehitiste arv krundil on vastavalt lahendusele 1. Lammutamisele antud planeeritava alal hooned ei kuulu.

### 3.3. Ehitiste lubatud suurim ehitusalune pind

Ehitise lubatud suurim suletud netopind krundil on määratud (vt. Ehitusõiguse plaan 3) 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 määratletud 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 projekteerimismõõtmega EPN 10.1. p.4.1., p.4.2. ja p.4.3. nõuetega.

Ehitusõigus ja nõuded ehitistele on antud joonisel DP4 järgmise tabeli kujul:

Hoonete lubatud tulepüsilusklass	korruste arv/ kohustuslik korruselisus	Lubatud suurim ehitusalune pind	Lubatud maksim. ehitiste arv krundil
ehitusala suurus	Ehitise lubatud maksimaalne kõrgus	Katusekalde soovituslik vahemik/ kohustuslik kalle	

## 4. LIIKLUSKORRALDUSE PÕHIMÕTTED

Planeeringuala ei käsitle üldkasutatavaid teid. Planeeritava maa-alani kulgeb Kungla Külatee K-3 juurest munitsipaalomandisse taotletav eratee ning osaliselt munitsipaaltee ka K-18, mis on kahe-suunalise liiklusega, kruusakattega. Kuna vahetult tee ääres asub mitmeid elamuid, tuleks tee muuta tolmuwabaks ning kehtestada antud teelõigul kiiruspiirang 30 km/h.

Planeeritavale alale on projekteeritud parklakohad väikeautodele. Põhiteed- platsid antud sadama-alale rajatakse kruusakattega.

Liikluskorraldus on eraldi käsitletud **joonisel DP6**.

## 5. HALJASTUS JA HEAKORRASTUS

Planeeritav maa-ala on kaetud mõningate kadakatega. Planeeritava krundi edelaküljel kasvavad üksikud looduskaitsealused mets-õunapuud. Planeeringualal vähene kõrghaljastus. Antud planeerimisprojekt näeb ette põhilise haljastuse säilimise. Muruplatsid korrastatakse.

Kuna sadam asub looduskaunis kohas ei ole antud planeerimisprojektiga täiendavat haljastust ette nähtud.

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



## 6. EHITISTE VAHELISED KUJAD

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

### 6.1. Hoonete tulepüsivusklassid

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

Joonisel DP3 antud ehitusala piirid kehtivad tuldkartvate hoonete rajamisel.

Alad, kus planeeringuga on ette nähtud mitte lubada hoonete ja maapealsete rajatiste püstitamist on tähistatud ehituskeelualadena. (vt. joonis DP4)

Ehituskeelualad on määratud lähtudes:

- Kaugusest krundi piirideni (arvestades, et hoonetevahelised tuleohutuskujad jagatakse kinnistute piiridel pooleks)

Lubatud tulepüsivusklass TP3 (Joonis DP3).

Ehituskeelualale võib projekti ja ehitusloa (või Valjala Vallavalitsuse kirjalikul nõusolekul) alusel paigutada kuni 12 m<sup>2</sup> ajutisi ehitisi ja muid objekte, millel puudub suletud pind.

### 6.2. Tuletõrje välisveevarustus

Tuletõrje välisveevarustus tuleb üldjuhul rajada kõikidele hoonestatud kinnistutele. Veevõtukoht tuleb ette valmistada vastavalt nõuetele ja tähistada vastava märgistusega. Hoonete projektides täpsustada vastavalt hoonele veevõtukohta kaugus ja muud vajalikud tuletõrje välis- ja siseveevarustuse tingimused ja lahendused. Tuletõrje veevarustuse vastavust tuleohutuse nõuetele kontrollib kohaliku päästeasutuse järevalve projekti läbivaatamise käigus.

Kinnistu hooned ja tuleohtlikud rajatised peavad paiknema statsionaarsest veevõtukohest kaugusel, mille puhul saab tulekustutusmeeskond antud objekti kustutustöödeks rakendada oma tuletõrje- ja päästevahendeid, st. luua operatiivset voolikusüsteemi või muul viisil tuua kustutusvesi objektini.

Välisveevarustus peab tõrgeteta tagama ehitise kustutamiseks vajaliku veekoguse ettenähtud aja jooksul.

Tulekustutusmeeskonna kustutusseadme varustamine veega võib toimuda:

- Asula veeõrgust
- Lokaalsetest tuletõrjevee mahutitest
- Looduslikust veekogust

Lokaalne (isoleeritud) tuletõrjevee süsteem luuakse ehitistele, kus puudub võimalus kasutada asula veeõrku. Veemahutid võib asendada nõuete kohaselt ettevalmistatud veevõtukohtaga 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 veevõtukohas 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 °.

Kuna antud planeeritaval alal puudub võimalus kasutada asula veevõrku ja vahetus läheduses asub looduslik veekogu- Kunnati laht, siis lahendatakse sellel maa-alal tuletõrje välisveevarustus looduslikust veekogust vee võtmisega. Kuna krundil on olemas kruusakattega teed-platsid, on päästeautode vajalik manööverdamismaa krundil tagatud. Täiendavalt võiks hoone välisseinale paigaldada pulberkustutid. Planeeritava teenindushoone kaugus veealast on 75 meetrit.

**Ehitusprojektid tuleb kooskõlastada Saaremaa Päästeteenistusega.**

## 7. TEHNOVÕRKUDE JA –RAJATISTE PAIGUTUS

Ehitiste tehnavarustus lahendatakse vastavalt tehnovõrgu valdaja poolt väljastatud tingimustele.

### 7.1. Elektrivarustus

Planeeritaval maa- alal elektrivarustus olemas krundini ulatuva elektriõhuliini kaudu. Prognoositav elektritarbimine Kungla sadamas on 25 amprit (teenindushoone, välisvalgustus jms.). Sadama-alale elektrivarustuse projekteerimisel tuleb lähtuda sellel ajahetkel kehtivatest normatiividest. Hoonete ja rajatiste tehnavarustus tuleb lahendada vastavalt võrgu valdaja poolt täiendavalt väljastatavatele tehnilistele tingimustele.

Välisvalgustus tuleb planeeritaval maa- alal paigaldada kaabelliinidega.

### 7.2. Veevarustus

Vett vajatakse põhiliselt olmevajadusteks.

Maa-alal veevõtu võimalus puudub. Sadama hoone rajamisega vajalik rajada ka puurkaev- pumbamaja mille asukoht ära toodud ka olemasolevas planeerimislahenduses (vt. Joonis DP5).

Puurkaevu sanitaarkaitsetsoon on 10 m.

### 7.3. Kanalisatsioon

Kanalisatsioon antud maa-alal puudub. Sadamaala teenindushoone rajamise korral vajalik rajada kanalisatsioonisüsteem ja ühendada see puhastusseadmega.

Puhasti võiks olla pinnasepuhasti (imbdrenaaž), kuna reovee hulk on väga muutuv ning põhiline reoveekogus tuleb suvekuudel. Talvel praktiliselt reovett ei teki. Imbdrenaažiga puhastatakse reovesi pinnasfiltris, kogutakse drenaažiga kokku ja juhitakse veekogusse. Nõrgalt kaitstud põhjavee alal võib pinnasesse immutada kuni 10 m<sup>3</sup> 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

Kuna antud ala on põhiliselt kasutusel suvisel hooajal on põhjendatud kasutada teenindushoones elektrikütet.

### 8. KESKKONNAKAITSE ABINÕUD

Antud detailplaneeringu käigus koostatakse ka keskkonnamõjude üldisem analüüsköide 2.

Puurkaevul sanitaartsoon on 10 m- ühe kinnisasja vajaduseks, alla 10m<sup>3</sup>/ööp.

Sorteeritud jäätmete jaoks paigutatakse konteinerid millede jaoks rajatakse spetsiaalne ääristega valatud betoonplats. Platsile paigaldatakse erinevatele jäätmetele eraldi konteinerid mida tühjendatakse regulaarselt litsentsi omava jäätmekäitleja poolt. Betoonplats on planeeritud nii, et ligipääs konteinerautoga on tagatud.

Sorteerimist vajavad jäätmed:

- orgaanilised jäätmed
- plastmass
- klaas
- mineraalsed mitteohtlikud jäätmed

Samuti on vajalik paigaldada maa-alale pilsivee ja kasutatud õlinõude hoiukoht (vt. Joonis DP 2) mis tühjendatakse vastavat litsentsi omava jäätmekäitleja poolt.

**Ehitusprojektid alal tuleb kooskõlastada Saaremaa Keskkonnateenistusega.**

### 9. OLULISEMAD ARHITEKTUURINÕUDED EHITISTELE

Olulisemate arhitektuurinõuetena on planeeritud antud alale:

- Kohustuslik harjasuund, lähtuvalt olemasolevast olukorrast
- Piiretena kasutada maakivimüüritist ja korendusaedu
- Soovituslik katusekalle
- Hoone fassaadilahenduses kasutada looduslike materjale (puit, kivi)
- Hoone maksimaalne kõrgus ja korruselisus

### 10. SERVITUUTIDE VAJADUS

Planeeritavale maa-alale juurdepääs toimub krundiomanike vahel sõlmitud kokkuleppe alusel vastavalt Asjaõigusseaduse § 156 või teeservituudi seadmisega servituudilepingu alusel, kus on kindlaks määratud servituudi kasutamise tingimused, hooldamine, kasutamise aeg ja tasu. Reaalservituut kantakse kinnistusraamatusse ja lõpeb kande kustutamisega kinnistusraamatust vastavalt seadusele.

## 11. MUUD SEADUSTEST TULENEVAD KITSENDUSED

- Tehnovõrkude- ja rajatiste rajamisel kehtivad Asjaõigusseaduse § 158 sätted.
- Hoonete ja mahuliste rajatiste ehitamine või nende ümberehitamine naaberkinnistutel on reguleeritud tingimustega, mis tulenevad projekteerimisnormidest EPN 10.1.

## 12. I EHTUSJÄRJEKORRAS TEOSTATAVAD TÖÖD

- Pinnastee laiendus ja kruusaga katmine- 141 m<sup>2</sup>
- Rajatavad kruusateed- ja platsid- 1641 m<sup>2</sup>
- Muruplatside korrastamine- 1476 m<sup>2</sup>
- Liivaplatsi rajamine- 395 m<sup>2</sup>
- Korendusaia rajamine- 220 jm
- Kiviaia korrastamine ja rajamine- 37,4 jm
- Betoonplatsi valamine- 10 m<sup>2</sup>

Koostas:



Kaie Enno  
Arhitekt- planeerija