

## Sisukord

Seletuskiri.....	2
1.Eesmärk.....	2
2.Koostamise alused.....	3
2.1Üldplaneering.....	3
2.2Detailplaneeringu algatamise otsus ja lähtedokumendid.....	3
3.Olemasoleva olukorra kirjeldus.....	4
3.1Kehtivate detailplaneeringute nõuded ja nende alusel kavandatavad muutused...	4
3.2Uuringud .....	4
3.3Maakasutust kitsendavad tingimused .....	4
3.4Planeeritava ala seosed külgnevate aladega.....	5
3.5Planeeritava ala kirjeldus.....	5
4.Planeeringuga kavandatav.....	7
4.1Krundijaotus.....	7
4.2Kruntide ehitusõigus.....	8
4.3Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted.....	10
4.4Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	12
4.5Tehnovõrkude ja – rajatiste paigutus.....	13
4.6Mõjud keskkonnale.....	16
4.7Tuleohutuse tagamine.....	16
4.8Kuritegevuse ennetamine.....	16
4.9Servituutide vajadus ja kitsendused.....	17
Joonised.....	20

## Seletuskiri

### 1. Eesmärk

Detailplaneeringuala paikneb Pärnu maakonnas Kihnu vallas Lemsi külas. Planeeringuala suurus lähtuvalt detailplaneeringu algatamise otsusest on 2 ha ja see asub Lemsi küla kirde osas. Planeeringuala idaküljele jääb Kihnu sadam. Detailplaneeringu koostamise käigus on osutunud vertikaalplaneeringu põhimõtetest lähtuvalt vajalikuks muuta planeeringuala piiri. Detailplaneeringuga hõlmatud ala piiri muutmise otsus on tehtud Kihnu Vallavolikogu poolt 15.06.2009, otsuse nr 23. sellest lähtuvalt on uue planeeringuala pindala ca 2,4ha.

Suaru sadama detailplaneeringu koostamise eesmärk:

- planeeringuala kruntideks jagamine ja sihtotstarvete määramine;
- kruntidele ehitusõiguse andmine, hoonestusalade ja –mahtude ning oluliste arhitektuuriliste nõuete määramine;
- liiklusskeemi määramine;
- tehnovõrkude vajaduse ja paigutuse määramine;
- keskkonna- ja heakorratingimuste määramine.

## **2. Koostamise alused**

### **2.1 Üldplaneering**

Kihnu Valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala transpordi- ja tootmistsoonis. Seega on koostatava detailplaneeringu lahendus kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga.

### **2.2 Detailplaneeringu algatamise otsus ja lähtedokumendid**

Käesoleva Suaru sadama detailplaneeringu koostamise aluseks on Kihnu Vallavolikogu 21. märtsi 2006. a otsus ja lähteseisukohad Suaru sadama detailplaneeringule. Kihnu Vallavolikogu 15.06.2009 otsusega nr 23 on osaliselt muudetud Suaru sadama detailplaneeringu planeeringuala.

Samuti on detailplaneeringu lahenduse aluseks Kihnu sadamaala planeerimise ja hoonestamise ideevõistluse võitnud töö „Kõu“ (OÜ Kavakava).

### **3. Olemasoleva olukorra kirjeldus**

#### **3.1 Kehtivate detailplaneeringute nõuded ja nende alusel kavandatavad muutused**

Vaadeldaval alal puuduvad kehtivad detailplaneeringud.

#### **3.2 Uuringud**

Planeeritava ala topo-geodeetiline maa-ala plaan M 1:500 on koostatud OÜ Geo S.T. poolt 2004. a. Kihnu sadama vee-, side- ja elektritrasside teostusjoonis on koostatud K.Nõmm poolt 2005. a.

AS Maves poolt on 2007 aasta septembris koostatud Kihnu Suaru sadama keskkonnaseisundi hinnang (töö nr 7132).

#### **3.3 Maakasutust kitsendavad tingimused**

Suaru sadama detailplaneeringuala maakasutust kitsendavad:

- 10kV elektri õhuliini kaitsevöönd 10 m liini teljest (Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord § 2 (Majandus ja kommunikatsiooniministri määrus 26.03.2007 nr 19));
- 0,4kV elektri õhuliini kaitsevöönd 2 m liini teljest (Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord § 2 (Majandus ja kommunikatsiooniministri määrus 26.03.2007 nr 19));
- 0,4kV elektri maakaabli kaitsevöönd 1 m kaabli teljest (Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord § 2 (Majandus ja kommunikatsiooniministri määrus 26.03.2007 nr 19));
- side maakaabli kaitsevöönd 2 m kaabli teljest (Elektroonilise side seadus § 117 – 119);
- kanalisatsioonitorustiku kaitsevöönd 2 m torustiku teljest (Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndi ulatus (Keskkonnaministri 16.12.2005. a määrus nr 76));
- veetorustiku kaitsevöönd 2 m torustiku teljest (Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndi ulatus (Keskkonnaministri 16.12.2005. a määrus nr 76));
- puurkaevu veehaarde sanitaarkaitseala  $R=30$  m (Keskkonnaministri 13.11.2008 kiri nr 11-1-5/46948-3).
- ranna piiranguvöönd 200 m 1 m kõrgusest samakõrgusjoonest (Looduskaitse seadus § 35, § 37 ja § 38), kusjuures planeeritav ala on 100 % piiranguvööndis.
- ranna ehituskeeluvöönd 200 m 1 m kõrgusest samakõrgusjoonest (Looduskaitse seadus § 35, § 37 ja § 38), kusjuures planeeritav ala on 100 % ehituskeeluvööndis.

- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist e. tavalisest veepiirist (Veeseadus § 29);
- ranna kallasrada 10 m (Asjaõigusseadus § 161, Veeseadus § 10);
- Riikliku kaitse all olev riiklik 3. klassi tihendusvõrgupunkt (Geodeetiliste ja kartograafiliste tööde tegemise ning geodeetiliste ja kartograafiliste andmete kasutamise korra kinnitamine (VV 14.04.1994. a määrus nr 138.))
- Sadam-Haigla mnt (T-19138) teekaitsevöönd 50 m sõiduraja teljest arvates (Teeseadus § 13, 36, 37);
- väärtuslik maastikuala (vastavalt Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused” kuulub kogu Kihnu väärtuslike maastike alasse);
- Kihnu hoiuala (Looduskaitseadus § 4, 14-17, 20, 32, 33);
- Pärnu lahe hoiuala (Looduskaitseadus § 4, 14-17, 20, 32, 33).
- Natura 2000 linnuala (Looduskaitseadus § 4, 14-17, 20, 32, 33).

### 3.4 Planeeritava ala seosed külgnevate aladega

Planeeritav ala paikneb Kihnu saare kirdeosas asuvas Lemsi küla kirdeosas. Planeeringuala idaküljel asub Kihnu sadam.

Planeeringuala piirneb järgmiste katastriüksustega:

katastri tunnus	aadress	maakasutuse sihtotstarve
30301:001:0137	Sadam-Kaasiku mnt	transpordimaa
30301:001:0157	Kihnu DEJ	tootmismaa
30301:001:0156	Kihnu DEJ	tootmismaa
30301:001:0051	Ruhvi	äri- ja tootmismaa
30301:001:0079	Kalurite sadam	tootmismaa
30301:001:0121	Külmhoone	tootmismaa
30301:001:0433	Kihnu sadam	tootmismaa
30301:001:0741	Kõrkja	maatulundusmaa
30301:001:0748	Kõrkja	sihtotstarbeta maa

Saare sisene juurdepääs planeeritavale alale on tagatud lääneküljel asuvalt Sadam-Kaasiku maanteelt (T-19141) ja Sadam-Haigla maanteelt (T-19138). Samuti on juurdepääs tagatud idaküljel asuva Kihnu sadama kaudu.

### 3.5 Planeeritava ala kirjeldus

Planeeritaval alal asuvad katastriüksused:

katastri tunnus	aadress	maakasutuse sihtotstarve
30301:001:0052	Ruhvi	äri- ja tootmismaa
30301:001:0101	Värava	tootmismaa
30301:001:0887	Suaru sadam	tootmismaa

Planeeritava ala suurus on ca 2,4 ha ja enamuses hõlmab see Kihnu vallale kuuluvat Suaru sadama katastriüksust, samuti ka osaliselt Kihnu sadama kinnistut (Vt Menetlusdokumente, Kihnu Vallavolikogu 15.06.2009 otsus nr 23). Planeeritav ala on ühenduslülilik Kihnu sadama ja ülejäänud saare vahel, mida läbib Kihnu sadamat ja riigimaanteid (Sadam-Kaasiku ja Sadam-Haigla) ühendav teelõik. Planeeritaval alal asuvad endine sadamavahi hoone ja kaks konteinertüüpi ehitist, millest ühes asub sadamavahi tööruum ja teises tualetid ja saun.

Planeeringuala on kirdest ja lõunast piiratud merega. Planeeritav ala külgneb sadama akvatooriumiga. Kihnu sadam jääb planeeringuala idaküljele. Edelas on looduslik rohumaa ja loodekülge jäävad tööstushooned, mis hetkel ei ole kasutuses. Põhjust külgneb Kalurite sadamaga, millel asub viilhall, ja Külmhoone kinnistuga.

Planeeringuala läbivad 0,4kV elektri maakaablid, 0,4kV ja 10kV elektri õhuliinid, side maakaablid ning vee- ja kanalisatsioonitorustikud.

Planeeringualal asuvad üksikud puud ja põõsad, mis AS-i Maves poolt koostatud keskkonnaseisundi hinnangu kohaselt on haljastuse seisukohast väheväärtuslikud.

## 4. Planeeringuga kavandatav

### 4.1 Krundijaotus

Detailplaneeringu lahenduse kohaselt moodustatavate kruntide suurused ja maakasutuse sihtotstarbed on järgnevad:

Krundi pos. nr	Krundi suurus	Planeeritud maakasutuse sihtotstarve vastavalt detailplaneeringu/katastriüksuse liigile	Olemasolev maakasutuse sihtotstarve
1	866 m <sup>2</sup>	LB100 / Ä100	Tootmismaa
2	3 950 m <sup>2</sup>	LS100 / T100	Tootmismaa
3	4 712 m <sup>2</sup>	LT100 / L100	Tootmismaa
4*	504 m <sup>2</sup>	BT100 / Ä100	Tootmismaa
5*	1 291 m <sup>2</sup>	BT100 / Ä100	Tootmismaa
6	3 738 m <sup>2</sup>	LS100 / T100	Tootmismaa
7	766 m <sup>2</sup>	LS100 / T100	Tootmismaa
7A	447 m <sup>2</sup>		Tootmismaa
7B	319 m <sup>2</sup>		Meri
8	1 860 m <sup>2</sup>	RK100 / R100	Tootmismaa
9	1 634 m <sup>2</sup>	LS60 ja BT 40 / T60 ja Ä40	Ärimaa ja tootmismaa
8A	1 304 m <sup>2</sup>		Ärimaa ja tootmismaa
8B	330 m <sup>2</sup>		Merest liituv maa
10	1 221 m <sup>2</sup>	HL100 / Üm100	Tootmismaa
11	542 m <sup>2</sup>	LT100 / L100	Tootmismaa

Maakasutuse sihtotstarvete seletus:

- HL – looduslik haljasmaa
- LB – tankla maa
- BT - kaubandus-, toitlustus-, ja teenindushoone maa
- LS – sadama maa
- LT – tee ja tänavaa maa
- RK – päästeteenistuse ja korrakaitse asutuse maa

Detailplaneeringu lahenduse maakasutuse sihtotstarvete jaotamise aluseks on võetud Keskkonnaministeeriumi poolt 2002 koostatud trükis „Planeeringute leppemärgid“.

Katastriüksuste sihtotstarvete jaotamise aluseks on Vastavalt Vabariigi Valitsuse 23. oktoobri 2008. a määrusele nr 155 “Katastriüksuse sihtotstarvete liigid ja nende määramise kord”:

- Ä – ärimaa
- L – transpordimaa
- T – tootmismaa
- Üm – üldkasutatav maa
- R - riigikaitsemaa

\*Vastavalt Vabariigi Valitsuse 23. oktoobri 2008. a määrusele nr 155 "Katastriüksuse sihtotstarvete liigid ja nende määramise kord" on reisijate teenindamisega seotud transpordiehitiste, sh lennu-, raudtee-, bussijaama, sadamahoone maa ärimaa. Mistõttu on kruntide nr 4 ja 5 maakasutuse sihtotstarbeks vastavalt katastriüksuse liigile 100% ärimaa.

## 4.2 Kruntide ehitusõigus

Vastavalt Looduskaitseaduse § 38 ei laiene ehituskeeld sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele ning riigikaitse, piirivalve ja päästeteenistuse ehitisele.

### Üldised arhitektuurinõuded

- Planeeringualal pole lubatud hoonetele maa-aluste korruste ehitamine;
- Sokli kõrgus max 1m alates planeeritud maapinnast;
- Viimistlusmaterjalina kasutada traditsioonilisi naturaalseid ehitusmaterjale (puit, looduskivi, krohv (mittesünteesiline));
- Avatäiteks lubatud puitkonstruktsioonis uksi ja aknaid. Plastaknad ja -uksed pole lubatud;
- Lubatud viilkatused kaldega vahemikus 15 - 45°, katuseharja suund paralleelne või risti teega;
- Lubatud tuleohutuseklass TP3.

### Plan. krunt nr 1

Krunt nr 1 on tankla maa sihtotstarbeline. Olemasolevat hoonet on lubatud lammutada või laiendada. Planeeritud hoone ehitusalune pind on kuni 78 m<sup>2</sup>, hoone on lubatud rajada kuni 2 korruselise (täiskorru ja katusekorru) katuseharja kõrgusega maapinnast kuni 8 m. Krundile paigutatakse maapealsed kütusemahutid mahuga 10 m<sup>3</sup>. Mahutite alla tuleb rajada keskkonnareostust ärahoidev vann. Minimaalne madalhaljastuse rajamise nõue on 10% krundi pinnast.

### Plan. krunt nr 2

Krunt nr 2 on sadama maa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Kai projektiga tuleb ette näha asukohad pinkidega puhkekohtade jaoks ja rajada haljastus kai servas kulgeva kõvakattega ala ning tee vahele. Minimaalne madalhaljastuse rajamise nõue on 40% krundi pinnast. Krundile nr 2 on lubatud rajada paadislipp.

### Plan. krunt nr 3

Krunt nr 3 on tee ja tänava maa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Krundile on ette nähtud sadamat ja ülejäänud saart ühendav sõidutee, kõnniteed, parkimisalad ja tehovõrgud. Väljapoole kõvakattelisi pindasid jäävad alad on ette nähtud (madal)haljastatavatena. Tee projektiga tuleb ette näha asukohad pinkidega puhkekohtade ja reklaamtulpade jaoks.



### **Plan. krunt nr 4 ja 5**

Krundid on ärimaa sihtotstarbelised. Krundile nr 4 tuleb sadamahoone (reisiterminal). Krundile nr 5 tulevad ärihooned, kuhu on lubatud muude ärifunktsioonide kõrval ka toitlustusasutus ja spordivahendite laenus.

Hoonete arv: krunt nr 4 – 1 hoone; krunt nr 5 – 2 hoonet.

Suurim lubatav hoonealune pind: krunt nr 4 – 150 m<sup>2</sup>; krunt nr 5 – 230 m<sup>2</sup>.

Täisehitusprotsent: krunt nr 4 – 30%; krunt nr 5 – 19%.

Maksimaalne katuseharja kõrgus planeeritavast maapinnast: krunt nr 4 ja 5 – 8,5 m (2 korrust). Arvestades, et kruntide hoonestus ja kasutus on omavahel seotud, kusjuures hooned peavad funktsionaalselt teineteist täiendama, tuleb hoonestuse arhitektuurne lahendus koos ruumide funktsionaalse skeemiga anda ühtse arhitektuurse eskiisprojektiga.

Kruntidel tuleb hooned paigutada nii, et mõlemal krundil asuvate hoonete vahel tekiks ühine sisehoov. Tuuletõmbuse vältimiseks hoovis võib rajada hoonete välisnurki ühendavad piirded või piirdeseintega katusealused. Piirdeseinad osaliselt läbipaistvad, et oleks tagatud vaated hoovist välja. Piirdeid pole lubatud rajada hoonete fassaadide ette. Hoonete arhitektuurne lahendus kooskõlastatakse hoonete projektide eskiisi staadiumis Kihnu Vallavalitsuses. Hoonete ehitusprojektide koosseisus esitada kruntide haljastusprojektid koos heakorralahendusega.

Minimaalne madalhaljastuse rajamise nõue: krunt nr 4 – 10% krundi pinnast; krunt nr 5 – 20% krundi pinnast.

### **Plan. krunt nr 6**

Krunt nr 6 on sadama maa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Krundil asub kaldakindlustuse rajatis. Minimaalne madalhaljastuse rajamise nõue on 20% krundi pinnast.

### **Plan. krunt nr 7**

Krunt nr 7 on sadama maa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Krundile on ette nähtud hõljuki maabumisplats, mis projekteeritakse ja ehitatakse vastavalt kasutatava hõljuki vajadustele.

Kuna hõljuk baseerub Munalaius ja viibib Kihnus lühiajaliselt, siis platsi ei köeta. Platsi läheduses peab olema võimalus nii 200 V kui ka 380 V elektrienergia tarbimiseks. Vajadusel köetakse hõljuki "seeliku" alust soojapuhuritega. Hõljuki platsi kõrgus 0,5 m üle talvise vee taseme (jäa pinna).

### **Plan. krunt nr 8**

Krunt nr 8 on päästeteenistuse ja korrakaitse asutuse maa sihtotstarbeline. Krundile on lubatud püstitada 1 päästeteenistuse ja politsei hoone, millesse on planeeritud garaaž kahele tuletõrjeautole, politsei autole ja paadile. Lisaks meeskonnaruumid. Politsei vajab ühte tööruumi, kahekohalist kinnipidamiskambrit ja garaažikohta ühele autole. Ühiskasutuses võivad olla saun, pesemisruumid, wc, köök ja jõusaal. Samuti on hoonesse vaja saarevahi kabinetti.

Suurimaks lubatavaks hoonealuseks pinnaks on 700 m<sup>2</sup>, täisehitusprotsent 38%. Lubatud on kuni 3 korrust. Lubatud kasutada lamekatust või kaldega 15° - 45° katust. Maksimaalne katuse kõrgus planeeritavast maapinnast on lubatud 0° katusekalde puhul 1/5 ehitusala osas kuni 10m ja ülejäänud osas kuni 7,5m ning 15° - 45° katusekalde puhul kuni 12,5m (kõrgus on vajalik tagamaks tuletõrjevoolikute kuivatamise võimalused). Lubatud tuleohutusklass TP2. Hoone arhitektuurne lahendus kooskõlastatakse hoonete projekti eskiisi staadiumis Kihnu Vallavalitsuses. Hoonete ehitusprojekti koosseisus esitada krundi haljastusprojekt koos heakorralahendusega. Minimaalne (madal)haljastuse rajamise nõue on 20% krundi pinnast.

### **Plan. krunt nr 9**

Krunt nr 9 on käesoleval hetkel äri- ja tootmismaa maakasutuse sihtotstarbega. Planeeringu lahendusega ei muudeta Ruhvi maakasutuse sihtotstarvet, kuid hoonete ehitamiseks ehitusõigust ei saa määrata, kuna krunt asub piiranguvööndites (Looduskaitseesadusest tulenevad 200 m ranna ehituskeelu- ja piiranguvöönd ning 10 m kallasrada; Veeseadusest tulenev 20 m veekaitsevöönd; Teeseadusest tulenev Sadama-Haigla maantee 50 m teekaitsevöönd) on Ruhvi katastriüksusele hoonete ehitamine mõeldamatu.

Krundil asub kaldakindlustuse rajatis. Minimaalne (madal)haljastuse rajamise nõue on 20% krundi pinnast. Krunt tuleb korrastada: koristada prügi ja ehitusjäätid jmt, krunt tasandada ja haljastada.

### **Plan. krunt nr 10**

Krunt nr 10 on loodusliku haljasmaa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Minimaalne (madal)haljastuse rajamise nõue on 60% krundi pinnast. Krunt tuleb korrastada: koristada prügi ja ehitusjäätid jmt, krunt tasandada ja haljastada.

### **Plan. krunt nr 11**

Krunt nr 11 on tee ja tänava maa sihtotstarbeline. Uute hoonete ehitamine ei ole lubatud. Krundile on ette nähtud 6m laiune sõidutee, 3m laiune kergliiklustee, parkimisalad ja tehnovõrgud. Väljapoole kõvakattelisi pindasid jäävad alad on ette nähtud (madal)haljastatavatena.

## **4.3 Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted**

Planeeritavale alale, kust saab alguse sadamast saarele suunduv teedevõrk, on saare sisene juurdepääs tagatud lääneküljel asuvalt Sadam-Kaasiku maanteelt (T-19141) ja Sadam-Haigla maanteelt (T-19138). Samuti on juurdepääs tagatud idaküljel asuva Kihnu sadama kaudu.

Planeeringu üheks oluliseks eesmärgiks on liikluslahenduse määramine, mis saab toimuda korrastades ja täiustades olemasolevat teedevõrku ja nende lahendusi.

Planeeringu kohaselt suunatakse tulevikus Sääre külasse ja Linaküla külasse suunduv liiklusvool enne Ruhvi kinnistut sisemaa poole. Selle tulemusena väheneb Ruhvi kinnistuga piirneval, Lemsil külla suunduval teel liiklusvoog vähemalt kaks korda.

Ilmselt on sadamat läbivate reisijate arv suurim suveperioodil, mil kohalikele elanikele lisanduvad turistid. Kihnu Veeteed ASi andmetel on suurima reisijate arvuga kuuks juuli, mil näiteks 2009. a Munalaiu ja Pärnu liinil veeti 10911 reisijat. 2009. a 10 kuuga veeti 48623 reisijat, neist kolme suvekuuga 30845 reisijat. Seega ülejäänud seitsme kuuga 17778 reisijat, keda võib lihtsuse mõttes jagada kuu peale: 2540 reisijat kuus. Kuna neil seitsmel kuul on turistide osakaal väga väike, võib saadud reisijakäivet lugeda kihnlaste omaks. Suvekuudel ei ole kihnlaste reisimine väiksem, pigem suurem. Nii võib arvata, et ka juuli reisijatest ca 23 % ehk 2540 moodustavad kihnlased ja 77 % ehk 8371 reisijat moodustavad turistid.

Kihnlastel on sadamas ootamas oma transpordivahend või tuleb keegi pereliikmetest transpordivahendiga vastu. Jalgsi lahkub sadamast mõni üksik kihnlane.

Enamus turistidest veetakse sadamast ära majutusettevõtete poolt nende transpordivahenditega. Ülejäänud turistidest suurem osa liigub Linaküla küla ja Sääre küla suunas, sest seal asuvad suurimad majutusettevõtted – Linaküla kamping, Rock City, Tolli turismitalu. Kuna planeeringus on ette nähtud tulevikus liiklusvoog Linaküla külasse ja Sääre külasse suunata sisemaa poole enne Ruhvi kinnistut, ei satu nad Ruhvi kinnistuga külgnevale teele. Arvestades, et Sadam-Lemsi tee ääres ei ole ka ühtegi huviobjekti, pole põhjust arvata, et turistid suunduksid Sadam-Lemsi teele.

Põhiseaduse § 32 kohaselt on igaühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud. Omandit võib omaniku nõusolekuta võõrandada ainult seaduses sätestatud juhtudel ja korras üldistes huvides õiglase ja kohese hüvituse eest. Igaühel on õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada.

Kinnisasja sundvõõrandamise seaduse § 3 lõike 1 punkti 7 kohaselt on sundvõõrandamine lubatud avalike teede rajamiseks. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt, kui eesmärk, milleks sundvõõrandamist taotletakse, on saavutatav ilma teise isiku omandis oleva kinnisasja omandamiseta, ei ole sundvõõrandamine lubatud.

Suaru sadama detailplaneeringu ja menetluses oleva Lemsi küla sadamapiirkonna ja Vanakirikumäe detailplaneeringu elluviimisel väheneb Ruhvi kinnistuga külgneva teelõigu kasutamine väga olulisel määral. Ruhvi kinnistu omanikuga ei ole kergliikustee rajamiseks kokkuleppele jõutud.

Kergliikustee rajamine eramaale, mille omanikuga pole kokkuleppele jõutud, ei ole ainus võimalus liiklusohutuse tagamiseks. Liiklusohutust saab tagada ka liikluskorralduslike vahenditega, näiteks liikluskiiruse piiramisega ja pimedal ajal tänavavalgustuse kasutamisega. Seega ei ole sundvõõrandamine antud juhul lubatud.

Ruhvi kinnistu lõppedes algab Kihnu hoiuala, kus looduskaitseaduse § 32 lõike 2 kohaselt on keelatud nende elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine, mille kaitseks hoiuala moodustati ning kaitstavate liikide oluline häirimine, samuti

tegevus, mis seab ohtu elupaikade, kasvukohtade ja kaitstavate liikide soodsa seisundi. 3 m laiuse kergliiklustee rajamine hoiualas asuvale looduslikule liivaluitele kahjustab seda laiemalt kui ainult tee laiuse ulatuses.

Seepärast on planeeritud 3 m laiune kergliiklustee sõidutee lõunaserva ainult sadama territooriumile kuni krundi 8 lõpuni, kus on kõige intensiivsem liiklus. Krunt nr 8 ning sõidutee vahele on planeeritud 2 m laiune kõnnitee.

Planeeringuala sisene juurdepääs planeeritud kruntidele toimub planeeringuala läbivalt teemaa krundilt nr 3. Nimetatud krundi läbiva sõidutee laiuseks on ette nähtud 6m. Tee ühendab Kihnu sadamat ja riigimaanteid (Sadam-Kaasiku ja Sadam-Haigla).

Planeeritud sõiduteele on ette nähtud kiirusepiirang 30 km/h.

Planeeritud krundile nr 11 on ette nähtud perspektiivne tee, mis parandab ja soodustab Lemsi küla sadamapiirkonna, aga ka Sääre küla ning Linaküla küla ja Kihnu sadama vahelist ühendust. Samuti tagab nimetatud tee läbipääsu ümber Külmoone ja põhja pool asuva Kalurite sadama kinnistute.

Olemasolev Külmoone territooriumit läbiv tee pole ette nähtud avalikuks kasutamiseks.

Planeeritud sadamat teenindavate hoonete (krundid nr 4 ja 5) juurde on ette nähtud parkimine teemaa krundile nr 3, kus asub 1 bussi ja 18 sõiduauto parkimiskohta. Teemaa krundile nr 11 on planeeritud 8 sõiduauto parkimiskohta. Päästeteenistuse autode juurdepääs garaažile on planeeritud hoone edelaküljest. Päästehoonesse on arvestatud 6 töölist, kruntidele nr 4 ja 5 kokku 10 töölist. Krundile nr 2 ja 8 on ette nähtud vastavalt 15 ja 8 parkimiskohta, Põhijoonisel näidatud parkimiskohtade paiknemine on illustratiivne, täpne parkimiskohtade lahendus selgub ehitusprojekti käigus.

#### **4.4 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted**

Planeeringualale on AS-i Maves poolt koostatud keskkonnaseisundi hinnang 2007. a septembris. Keskkonnaseisundi hinnangu kohaselt on piirkond kavandatud tegevuseks sobiv. Detailplaneeringuga haaratud ala keskkonnaseisund on rahuldav. Territooriumil oli hinnangu koostamise ajal kaks kütusemahutit, mujal saasteallikaid ja reostuskoldeid ei tuvastatud, käesolevaks hetkeks on mahutid likvideeritud. Lähimad võimalikud saasteallikad on külgnevatel aladel; sadam ja endine diiseljõujaam. Kavandatud tegevus muudab praegu kohati ilmetu ala hooldatuks ja visuaalselt atraktiivseks.

Planeeringualal asuvad olemasolevad üksikud puud on haljastuse seisukohast väheväärtuslikud. Need on lubatud likvideerida ja asendada uue kõrghaljastusega. Sadamaga seotud krundid ning teemaa krundid on enamuses kõvakattelised. Väljapoole sõiduteid, kõnniteid ja kõvakattelisi alasid rajada madalhaljastust. Kruntide min haljastuse protsenti vt. seletuskiri p. 4.2. (Kruntide ehitusõigus) ja ehitusõiguse tabelist. Ala haljastamine lahendatakse ehitus- või haljastusprojekti staadiumis.

Jäätmekäitlus peab lähtuma Kihnu jäätmehoolduseeskirjast. Prügikonteinerid paigutada hoonestatud kruntidel hoone mahtu.

#### Vertikaalplaneeringu lahendus

Planeeritav territoorium on rahuliku reljeefiga, absoluutkõrgustega 0.66m kuni 2.50m, langusega mere poole. Vertikaalplaneerimisel on lähtutud olemasolevast reljeefist, Kihnu sadama olemasoleva juurdepääsu tee kõrgustest, riigimaanteed sõiduteede kõrgustest olemasoleva hoonestuse ja nende ümbruse teede ja platside kõrgustest, olemasoleva tankla kõrgustest, rajatud Kihnu sadama teede ja kaide kõrgustest ning sademevete ärajuhtimise võimalustest. Vastavalt tehnilistele tingimustele, on tee maa-alale ette nähtud sademevete kanalisatsioon, mis peale õlipüüduuri läbimist suunatakse merre. Planeeritava territooriumi sademe veed on piki- ja põikkalletega suunatud projekteeritud restkaevude kaudu sademevete kanalisatsiooni

Projekteeritud teedele, nii sõidu-, kõnniteede ja kergsõidu teedele on ette nähtud asfaltkate, Sõidutee eraldamiseks paigaldada betoon äärekivid.

Vastavalt Looduskaitseaduse § 35-le määratakse korduva üleujutusega ala piir mererannal üldplaneeringuga. Kuna Kihnu valla üldplaneeringuga pole seda määratud, siis loetakse korduvalt üleujutatud ala piiriks ühe meetri kõrgune samakõrgusjoon. Sellest on lähtutud ka vertikaalplaneeringu lahenduses. Vertikaalplaneeringu lahendusest tulenevalt on ka planeeritava ala piiri idasuunaliselt korrigeeritud, viies kokku varemplaneeritud maapinna vertikaal ja käesoleva detailplaneeringuga planeeritud maapinna vertikaal. Vertikaalplaneeringu lahendus on põhimõtteline ja täpsustub ehitusprojekti staadiumis.

Detailplaneeringus antakse planeeritaval alal vertikaalplaneeringu üldlahendus, mille põhimõtetest tuleb lähtuda nii hoonete kui rajatiste projekteerimisel.

Vertikaalplaneeringu lahendus lähtub olemasolevatest ja säilivatest hoonetest (ka naaberkinnistutel), naaberkinnistute maapinna nii olemasolevast kui ka varemprojekteeritud kõrgusest. Lähtuvalt asjaolust, et ala on üleujutusohuga nähakse kogu territooriumil ette maapinna tõstmine kuni 80 cm ulatuses, kusjuures kõige rohkem tõstetakse olemasolevat maapinda uushoonestuse vahetus läheduses. Vertikaalplaneeringujoonise, millel on näidatud planeeritavad maapinna kõrgused ja kalded, väljatöötamisel on lähtutud järgmistest põhimõtetest:

- hoonestatavate kruntide maapinna planeeritav kõrgus ja hoonete põrandate 0,00 peab tagama 2005. a tormi kordumisel vee mittetungimise hoonetesse;
- sadeveed oleks juhitud kailt ja olemasoleva Külmoone katastriüksusel (30301:001:0121) paiknevast hoonest eemale lahesuunaliselt;
- kai lahepoolne serv jääks olemasoleva idapoolse kaiga ühele kõrgusele;
- sadeveed kogutakse kütusemahutite ümbruses kokku ja suunatakse läbi õlipüüduuri kanalisatsiooni kaudu lahte;
- teemaal on antud kalded restkaevude suunaliselt;
- põhimaantee oleks kõrguslikult seotud olemasoleva sadamaalaga;

#### **4.5 Tehnovõrkude ja – rajatiste paigutus**

#### 4.5.1 Elekter

Detailplaneeringu lahenduse koostamiseks on väljastatud OÜ Jaotusvõrgu Pärnu-Viljandi piirkonna tehnilised tingimused nr 95089, 07.08.2006.

Planeeringuala elektrivarustuse toitepunktiks on Kihnu DEJ 0,4kV jaotla. Planeeringuga on ette nähtud 0,4kV maakaablitrassi asukoht planeeritavate hooneteni. Maakaabli trassina kasutatakse olemasolevat Kihnu sadama elektrikaabli trassi. Jaotus-liitumiskilbid tuleb siduda hoonetega või muude arhitektuursete vormidega. Olemasolevad 0,4kV õhuliinid likvideeritakse. Planeeritavate hoonestusalade alla jääv Kihnu sadama elektrikaabel tõstetakse ümber. Planeeringuala elektrivõrkude tehniline lahendus antakse tööprojektiga.

Planeeringuala läbib 10kV elektriõhuliin, mille kaitsevööndi ulatus on 10 m mõlemale poole liini telge.

Tänavavalgustuskaablite trass on planeeritud krundil nr 3 teemaa serva sõiduteest põhja poole ja krundil nr 11 sõiduteest ida poole. Tänavavalgustuse tehniline lahendus antakse tööprojektiga, detailplaneeringuga tänavavalgustuslampidele erinõudeid ei määrata, tänavavalgustuslampide disain peab sobituma üldise arhitektuurse kontseptsiooniga.

#### 4.5.2 Veevarustus

Detailplaneeringu lahenduse koostamiseks on väljastatud Kihnu Vallavalitsuse kirjaga nr 9-1.1/443, 05. oktoober 2006.a tehnilised tingimused.

Veehaardeks on Kihnu vallale kuuluv olemasolev puurkaev. Vastavalt Keskkonnaministeeriumi 18.11.2008 kirjaga nr 38-6-2/46948-5 on puurkaevu sanitaarkaitseala vähendatud 50lt meetrilt 30le meetrile. Veehaarde sanitaarkaitsealale rakenduvad kitsendused vastavalt Veeseaduse § 28<sup>1</sup>. Kitsendused veehaarde sanitaarkaitsealal.

Veevarustus nähakse ette AS-ile Saarte Liinid kuuluvalt veetorustikult. Liitumispunktid on ette nähtud kruntide piiridele. Planeeritud hoonestusalade alla jäävad veetorustikud tõstetakse ümber.

Planeeringualal vajaliku veetarbe hindamisel on aluseks võetud veetarbimise normid standardist EVS 835:2003 "Kinnistu veevärgi projekteerimine" lisa D. Planeeringualale kavandatakse ettevõtteid kokku kuni 10 töötajaga millele lisandub kuni 10 külmhoone töötajat; suveperioodil kuni sada kohviku ja tualeti kasutajat ööpäevas; senist jahtide külustatavust arvestades võib pesemisvõimalust kasutada kuni 20 inimest ööpäevas. Standardi veetarbe norme arvestades on orienteeruvaks veevajaduseks ligikaudu 6 m<sup>3</sup> ööpäevas.

Tulekustutusveena kasutatakse merest võetavat vett. Selleks on krundile nr 2 ette nähtud veevõtukaev. Kaev on ühenduses merega. Kaevus oleva vee tase ei tohi olla sügavamal kui 3,5 m kaevu servast. Kai kõrgus on u. +1,3 m merepinnast. Maksimalne jää paksus on 0,7 m (EMHI andmetel). Sadamakapteni hinnangul on minimaalne veetase

-0,5m. Veevõtukaevu juures on merepõhja sügavus üle 3 m (OÜ Geo S.T., OÜ Meremõõdukeskus, 2004). Veetoru peab merepõhjast olema vähemalt 0,5 m kõrgusel. Seega minimaalne veetase planeeritavas kaevus on 2,5 m sügavamal kaevu servast ja kaevu merega ühendava veetoru sügavus saab olla kuni 3,8 m sügavusel kaevu servast. Veevarustuse tehniline lahendus antakse tööprojektiga.

#### 4.5.3 Kanalisatsioon

Detailplaneeringu lahenduse koostamiseks on väljastatud Kihnu Vallavalitsuse kirjaga nr 9-1.1/443, 05. oktoober 2006.a tehnilised tingimused.

Kanalisatsioon on ette nähtud lahkvoolsena. Trass on planeeritud teemaale. Kruntidele on planeeritud trassilt ette nähtud ühendused. Liitumispunktid on ette nähtud kruntide piiridele. Planeeritud krunt nr 8 hoonestusala alla jäävad olemasolevad kanalisatsioonitorustikud likvideeritakse. Kihnu Kala külmhoone ühendus nähakse ette külmhoone lõunaküljest väljuvate torustike baasil. Nimetatud ühendusele on enne liitumist kinnistu kanalisatsioonis ette nähtud septik ja rasvapüüdur. Samuti tuleb rasvapüüdur paigaldada krundile, mille hoonestusmahtu projekteeritakse toitlustusettevõtte (N: kohvik, baar või söökla). Reoveekanalisatsiooni eelvooluks on ette nähtud perspektiivne reoveepuhasti, mille asukoht antakse Lemsi küla sadamapiirkonna ja Vanakirikumäe detailplaneeringuga.

Nimetatud detailplaneeringu valmimiseni on ajutiselt Suaru sadama detailplaneeringuala reovete kogumine ette nähtud olemasoleva septiku baasil. Olemasoleva septiku kohta puudub projekt ja teostusjoonised, omavalitsusele on teada, et septiku orienteeruv maht on ca 20m<sup>3</sup>. Heitvee koguse hindamisel on aluseks võetud veetarbimise normid standardist EVS 835:2003 "Kinnistu veevärgi projekteerimine" lisa D, kuna heitvee kogust hinnata on väga raske, kuid see ei saa olla suurem kui tarbitud veekogus. Septiku orienteeruv koormus hetkel on ca 6,5m<sup>3</sup>/d (arvutuslikult olemasoleva korterelamu 18 elanikku ja sadama majutuse 13 voodikohta). Septiku setete mahuks on kuni 1/3 septiku mahust. Seega on septikul vaba ressursi orienteeruvalt 6,8 m<sup>3</sup>/d, planeeringualalt lähtuv heitveekoormus aga 6 m<sup>3</sup>/d. See tähendab, et heitveed viibivad septikus vähemalt nõutava ühe ööpäeva. Kanalisatsioonisüsteemide tehniline lahendus antakse tööprojektiga.

#### 4.5.4 Sade- ja drenaažvesi

Detailplaneeringu lahendusele on väljastatud Kihnu Vallavalitsuse kirjaga nr 9-1.1/443, 05. oktoober 2006.a tehnilised tingimused.

Kanaliseerimine on ette nähtud lahkvoolsena. Sadevee kogumiseks on teemaale ette nähtud sadeveetrass. Trassist on ette nähtud ühendused planeeritud kruntideni. Liitumispunktid on ette nähtud kruntide piiridele. Tööprojekti käigus tuleb vajalikesse kohtadesse projekteerida õlipüüdurid. Kokku kogutud sade- ja drenaažvesi juhatakse merre. Sade- ja drenaažvete süsteemi tehniline lahendus antakse tööprojektiga.

#### 4.5.5 Küte

Planeeritavate hoonete kütmisel kasutatakse lokaalseid keskkonnasõbralikke lahendusi (puit, elekter jm kütteliike).

#### 4.5.6 Side

Detailplaneeringu lahendusele on väljastatud Elion Ettevõtted AS-i telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 5197514, 03.08.2006.

Sideteenuse tarbimise võimaldamiseks kasutatakse osaliselt olemasolevat sidetrasseeringut ja osaliselt on planeeritud uus sidekaablite trass. Tehnilistes tingimustes nimetatud kaablikast asub külmhoonest läänepool elektripostil. Sealt on ka ette nähtud planeeringuala varustamine sideteenusega. Liitumispunktid on ette nähtud kruntide piiridele. Planeeritud hoonestusalade alla jäävad sidekaablid tõstetakse ümber. Planeeringuala sidevõrkude tehniline lahendus antakse tööprojektiga.

#### 4.6 Mõjud keskkonnale

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse §6-st tulenevalt on kohalikul omavalitsusel otsustajana võimalik kaalutluskorras nõuda keskkonnamõju hindamise läbiviimist ehitusprojekti staadiumis. Detailplaneeringu lahendusega tehakse ettepanek kohalikule omavalitsusele kaaluda keskkonnamõju hindamise läbiviimise vajadust krundile nr 2 kai rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamisel.

Lähtuvalt AS Maves poolt koostatud keskkonnaseisundi hinnangust saab detailplaneeringu lahenduse realiseerimise tulemusena planeeritavast alast korrastatud ja nauditava välimusega ala. Mõju keskkonnale on:

- kavandatav tegevus ei kujuta olulist keskkonnamõju pinnaveele ja Riia lahele;
- kavandatav tegevus pinnasele reostusohtu ei kujuta;
- kavandatav tegevus põhjaveele olulist mõju ei avalda;
- kavandatav tegevus mõjutab välisõhu ja müratase seisundit minimaalselt;
- kavandatava tegevuse käigus säilitatakse hoiualal looduslik haljastus.

#### 4.7 Tuleohutuse tagamine

Planeeritavatel hoonetel on lubatud tuleohutusklass TP2 (krunt nr 8) ja TP3 (krunt nr 4 ja 5). Hooned tuleb rajada arvestades nõutud tuleohutuskujadega. Tulekustutusveena kasutatakse merest võetavat vett. Selleks on krundile nr 2 ette nähtud veevõtukaev. Kaev on ühenduses merega ning (arvestades madalaimat veetaset ja talvist mere jäätumist) ei tohi kaevus oleva vee minimaalne tase olla sügavamal kui 3,5 m kaevu servast (vt. seletuskiri p. 4.5.2. Veevarustus).

#### 4.8 Kuritegevuse ennetamine

Planeeringuala valgustamiseks on ette nähtud tänavavalgustus. Krundile nr 8 on planeeritud päästeteenistuse ja politsei hoone. See tõstab piirkonna turvalisust ja tagab hädaolukorras operatiivse abi kättesaadavuse.



## 4.9 Servituutide vajadus ja kitsendused

Detailplaneeringu lahendus teeb järgmised servituudi seadmise ettepanekud:

### Plan. krunt nr 1

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- väärtuslik maastikuala.

### Plan. krunt nr 2

Servituudi vajadus:

- sidekaablile koridoris laiussega 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- elektriablile koridoris laiussega 2 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- madalpinge elektriõhuliinile koridoris laiussega 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- kanalisatsioonitorustikule koridoris laiussega 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- veetorustikule koridoris laiussega 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- sadeveekanalisatsioonile koridoris laiussega 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- paatide tankimisseadmele ja torustikule koridoris laiussega 4 m plan. krunt nr 1 kasuks;
- läbipääsuks koridoris laiussega 17 m kuni 24 m Külkhoone kinnistu kasuks.

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- kütusemahuti kuja 25 m;
- väärtuslik maastikuala.

### Plan. krunt nr 4

Servituudi vajadus:

- läbipääsuks koridoris laiussega 5 m krunt nr 7 kasuks;
- elektriablile koridoris laiussega 2 m tehnovõrgu valdaja kasuks;

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- väärtuslik maastikuala;

### Plan. krunt nr 5

Servituudi vajadus:

- veetorule koridoris laiussega 2 m toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks;

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- väärtuslik maastikuala.

#### **Plan. krunt nr 6**

Servituudi vajadus:

- läbipääsuks koridoris laiusena 5 m plan. krunt nr 7 kasuks;
- elektriabli koridoris laiusena 2 m plan. krunt nr 7 kasuks;
- sadeveetorustikule koridoris laiusena 4m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- veetorustikule koridoris laiusena 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- riikliku kaitse all olev riiklik 3. klassi tihendusvõrgupunkt;
- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- väärtuslik maastikuala.

#### **Plan. krunt nr 7**

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- Pärnu lahe hoiuala;
- väärtuslik maastikuala.

#### **Plan. krunt nr 8**

Servituudi vajadus:

- elektriabli koridoris laiusena 2 m tehnovõrgu valdaja kasuks;
- kanalisatsioonitorustikule koridoris laiusena 4 m tehnovõrgu valdaja kasuks;

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- planeeritava tee kaitsevöönd 20 m ja 50 m;
- väärtuslik maastikuala;

#### **Plan. krunt nr 9**

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- väärtuslik maastikuala;
- Sadam-Haigla mnt kaitsevöönd 50 m ja sanitaarkaitsevöönd 60 m;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;

- Pärnu lahe hoiuala.

**Plan. krunt nr 10**

Maakasutust kitsendavad tingimused:

- ranna piirangu ja ehituskeeluvöönd 200 m alates üleujutusala piirist (so 1 m samakõrgusjoonest);
- ranna veekaitsevöönd 20 m põhikaardile kantud veepiirist ehk tavalisest veepiirist;
- ranna kallasrada 10 m;
- Kihnu hoiuala
- Natura 2000 ala;
- väärtuslik maastikuala;
- planeeritava tee kaitsevöönd 50 m;
- Sadam-Haigla mnt kaitsevöönd 50 m ja sanitaarkaitsevöönd 60 m.

## Joonised

Joonis nr 1- Situatsiooniskeem

Joonis nr 2- Tugiplaan M 1:500

Joonis nr 3- Põhijoonis M 1:500

Joonis nr 4- Tehnovõrkude koondplaan M 1:500

Joonis nr 5- Vertikaalplaneering M 1:500