

KÖITE SISUKORD

I SELETUSKIRI	5
1 PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED.....	5
2 PLANEERINGUALA LÄHIÜMBRUSE EHITUSLIKE JA FUNKTSIONAALSETE SEOSTE NING KESKKONNATINGIMUSTE ANALÜÜS NING PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK	6
2.1 Planeeringuala lähiümbruse ehituslike ja funktsionaalsete seoste ning keskkonnatingimuste analüüs.....	6
2.2 Planeeringu koostamise eesmärk.....	8
2.3 Vastavus üldisematele planeeringutele	9
2.3.1 Vastavus kehtivale Hiiu maakonnaplaneeringule	9
2.3.2 Vastavus kehtivatele üldplaneeringutele	10
2.3.3 Vastavus koostatavale Hiiumaa valla üldplaneeringule	11
2.4 Ettepanek Läänemere ranna ehituskeeluvööndi vähendamiseks planeeringualal	13
3 OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS	14
3.1 Planeeringuala asukoht ja iseloomustus	14
3.2 Planeeringuala maakasutus ja hoonestus.....	15
3.3 Planeeritud alaga külgnevad kinnistud ja nende iseloomustus	16
3.4 Olemasolevad teed ja juurdepääsud	16
3.5 Olemasolev tehnovarustus.....	16
3.6 Olemasolev haljastus ja heakord	17
3.7 Kehtivad piirangud	17
4 PLANEERINGUETTEPANEK.....	18
4.1 Ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks.....	18
4.2 Planeeringuala krundijaotus.....	19
4.3 Kruntide ehitusõigus ja kasutamise tingimused, hoonestusalade kavandamise põhimõtted	19
4.4 Üldised arhitektuurinõuded	21
4.5 Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted	22
4.6 Haljastuse rajamise ja heakorra tagamise põhimõtted.....	25
4.6.1 Haljastus	25
4.6.2 Jäätmehoolduse põhimõtted.....	26
4.6.3 Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused	26
4.7 Energiatõhusus ja -tarbimise nõuded	27
4.8 Vertikaalplaneerimise põhimõtted.....	28
4.9 Tuleohutusnõuded	28
5 TEHNOVÕRKUDE PLANEERIMISE PÕHIMÕTTED	29

5.1	Veevarustus ja kanalisatsioon	29
5.1.1	Veevarustus	29
5.1.2	Tuletõrjeveevarustus	30
5.1.3	Reoveekanaliseerimine	30
5.1.4	Sademeveekanaliseerimine	31
5.2	Elektrivarustus	32
5.2.1	Roheenergia tootmise võimalused	32
5.3	Tänav- ja sadamaala valgustus.....	34
5.4	Sidevarustus.....	34
5.5	Soojusvarustus	35
5.6	Nõuded ehitusprojekti koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas	35
5.7	Kavandatud kitsendused ja servituutide vajaduse määramine	36
6	KESKKONNATINGIMUSED	36
6.1	Keskkonnamõju strateegilise hindamine (KSH) ja läbiviidud uuringud	36
6.1.1	KSH tulemused ja leevendavad meetmed	37
6.2	Vajalikud keskkonnalaad	42
6.3	Lokaalsete ehitusaegsete ja käitamisaegsete mõjude leevendamise meetmed planeeritud alal.....	42
7	PLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA	43
8	DETAILPLANEERINGU KOOSKÕLASTUSTE JA KOOSTÖÖ KOONDTABEL	
II JOONISED		
1.	Asukohaskeem	DP-1
2.	Tugiplaan	DP-2
3.	Põhijoonis	DP-3
4.	Tehnovõrkude koondplaan	DP-4
III PLANEERINGU LISAD		
MENETLUSDOKUMENDID		
1	Keskkonnaameti kiri nr 6-2/24/10671-4 Hiiumaa Vallavalitsusele, 24.07.2024	
2	Detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avaliku väljapaneku tulemuste avaliku arutelu protokoll, 17.07.2024	
3	Detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avaliku väljapaneku tulemuste avaliku arutelu osalejate nimekiri, 15.07.2024	
4	Hiiumaa Vallavalitsuse kiri nr 9-6.1/1359 koostöötegitajatele ja kaasatavatele detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas esitatud ettepanekutega arvestamise kohta ning avaliku arutelu kutse, 10.07.2024	
5	Rahandusministeeriumi kiri nr 14-3/2491-1 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 01.07.2024	

- 6 Maa-ameti kiri nr 6-3/23/6041-4 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 27.06.2024
- 7 Keskkonnaameti kiri nr 6-2/24/10671-2 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 19.06.2024
- 8 Transpordiameti kiri nr 7.2-1/24/7609-5 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 11.06.2024
- 9 Terviseameti kiri nr 9.3-4/24/5242-2 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 07.06.2024
- 10 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kiri nr 16-6/23-05070-005 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohtadega detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu osas, 05.06.2024
- 11 Hiiumaa Vallavalitsuse kiri nr nr 9-6.1/1074 koostöötegijatele ja kaasatavatele detailplaneeringu ja KSH aruande eelnõu esitamine arvamuse avaldamiseks, 17.05.2024
- 12 Rahandusministeeriumi kiri nr 15-3/2478-2 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 16.05.2023
- 13 Keskkonnaagentuuri kiri nr 5-5/23/784-2 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 05.05.2023
- 14 Kaitseministeeriumi kiri nr 12-1/23/1274 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 05.05.2023
- 15 Fredi kinnistu omaniku kiri Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 05.05.2023
- 16 Transpordiameti kiri nr 7.2-1/23/7609-2 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 03.05.2023
- 17 Politsei- ja Piirivalveameti kiri nr 2.1-3/12396-2 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 03.05.2023
- 18 Keskkonnaameti kiri nr 6-5/23/6795-2 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 28.04.2023
- 19 Passi kinnistu omaniku e-kiri Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 25.04.2023
- 20 Muinsuskaitseameti kiri nr 5.1-17.5/622-1 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 21.04.2023
- 21 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kiri nr 16-6/23-05070-002 Hiiumaa Vallavalitsusele ettepanekutega detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 19.04.2023
- 22 ELASA e-kiri Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohaga detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 12.04.2023
- 23 Terviseameti kiri nr 9.3-4/23/2383-2 Hiiumaa Vallavalitsusele seisukohaga detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse osas, 06.04.2023
- 24 Hiiumaa Vallavalitsuse Pühalepa Osavalla Valitsuse kiri nr 8-4./23-2 koostöötegijatele ja kaasatavatele detailplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse esitamine arvamuse avaldamiseks, 03.04.2023
- 25 Keskkonnaameti kiri nr 6-5/23/6795-4 Hiiumaa Vallavalitsusele, 10.07.2023
- 26 Keskkonnaameti kiri nr 6-5/23/3109-2 LEMMA OÜ-le, 08.03.2023
- 27 Heltermaa sadama detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamise ning finantseerimisleping nr 14-1/131, 10.12.2022

- 28 Transpordiameti kiri nr 7.2-1/22/3136-2 Hiiumaa Vallavalitusele seisukohtadega detailplaneeringu koostamiseks, 18.03.2022
- 29 Keskkonnaameti kiri nr 6-5/22/648-2 Lainemudel OÜ-le, 26.01.2022
- 30 Hiiumaa Vallavalitsuse kiri nr 8-4./23-1 koostöötegitajatele ja kaasatavatele detailplaneeringu ja KSH algatamise kohta, 29.12.2021
- 31 Hiiumaa Vallavolikogu otsus nr 20 „Heltermaa sadama detailplaneeringu koostamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“, 16.12.2021
- 32 Heltermaa sadama kinnistute detailplaneeringu algatamise taotlus, 07.10.2021

MUUD PLANEERINGUGA SEOTUD DOKUMENDID

1. Heltermaa sadama detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne. Aruande eelnõu 18.04.2024 koos lisadega, LEMMA OÜ, aprill 2024
2. Heltermaa sadamaala detailplaneeringu liiklusuuring, K-Projekt AS, töö nr 22175, oktoober 2023
3. Tehnilised tingimused:
 - 3.1. Telia Eesti AS 23.08.2024 telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 39103256
 - 3.2. Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus 02.09.2024 elektroonilise side alased tehnilised tingimused nr TT3593
 - 3.3. Elektrilevi OÜ 09.09.2024 tehnilised tingimused nr 479151

I SELETUSKIRI

1 PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED

- Planeerimisseadus
- Riigihalduse ministri 17.10.2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“
- Hiiu maakonnaplaneering (kehtestatud riigihalduse ministri 20.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/65)
- Hagaste-Heltermaa piirkonna üldplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu poolt 20.12.2005 otsusega nr 33)
- Sarve-Heltermaa-Salinõmme piirkonna osa üldplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 29.12.2008 otsusega nr 334)
- Koostatav Hiiumaa valla üldplaneering (algatatud Hiiumaa Vallavolikogu 18.10.2018 otsusega nr 90)
- Detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise otsus (Hiiumaa Vallavolikogu 16.12.2021 otsus nr 20)
- Heltermaa sadama maa-ala detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 16.03.1999 otsusega nr 123)
- Lautrikoha maa-ala detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 24.10.2006 otsusega nr 108)
- Heltermaa sadama kinnistu detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 25.02.2009 otsusega nr 348)
- Muud riiklikud õigusaktid:
 - Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“
 - Siseministri 30.03.2017 määrus nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“
 - Siseministri 18.02.2021 määrus nr 10 „Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“
- Eesti standardid, sh:
 - EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“
 - EVS 812-4:2018 „Ehitiste tuleohutus. Osa 4: Tööstus- ja laohoonete ning garaažide tuleohutus“
 - EVS 812-6:2012+A1+A2 „Ehitise tuleohutus. Osa 6. Tuletõrje veevarustus“
 - EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“
 - EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“
 - EVS 843:2016 „Linnatänavad“
 - EVS 848:2021 „Väliskanalisatsioonivõrk“
 - EVS 921:2014 „Veevarustuse välisvõrk“
- Detailplaneeringu koostamise käigus koostatud uuringud ja tööd:
 - Heltermaa sadam. Maa-ala plaan tehnoorkudega. Geodeetiliste tööde aruanne, Hades Geodeesia OÜ, töö nr 3535, aprill 2023

- Heltermaa sadama süvendusala reostustingimused. Pinnase reostusuuringu aruanne, OÜ REI Geotehnika, töö nr 5297-23, juuli 2023
- Heltermaa sadama laiendamise ja perspektiivse uue kaadamisala kasutuselevõtuga seotud kalastiku uuringu aruanne, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut, september 2023
- Heltermaa sadama laiendamise, sh süvendamisega ja uue kaadamisala kasutuselevõtuga seotud linnustiku uuringu aruanne, MTÜ Taevasikk, september 2023
- Sonariuuringu andmete analüüs Heltermaa kaadamisalal, Nautic Trade OÜ, oktoober 2023
- Heltermaa sadamaala detailplaneeringu liiklusuuring, K-Projekt AS, töö nr 22175, oktoober 2023
- Heltermaa sadama KSH hüdrodünaamiline modelleerimine, Lainemudel OÜ, töö nr 2219, november 2023
- Mereelupaikade ja põhjaelustiku uuring Hiiumaa ja Rohuküla vahelisel merealal kavandataval perspektiivsel kaadamisalal, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut, detsember 2023
- Kavandatava tuulegeneraatori müra- ja varjutuseanalüüs, LEMMA OÜ, detsember 2023
- Heltermaa sadama detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne. Aruande eelnõu 18.04.2024, LEMMA OÜ, aprill 2024

2 PLANEERINGUALA LÄHIÜMBRUSE EHTUSLIKE JA FUNKTSIONAALSETE SEOSTE NING KESKKONNATINGIMUSTE ANALÜÜS NING PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

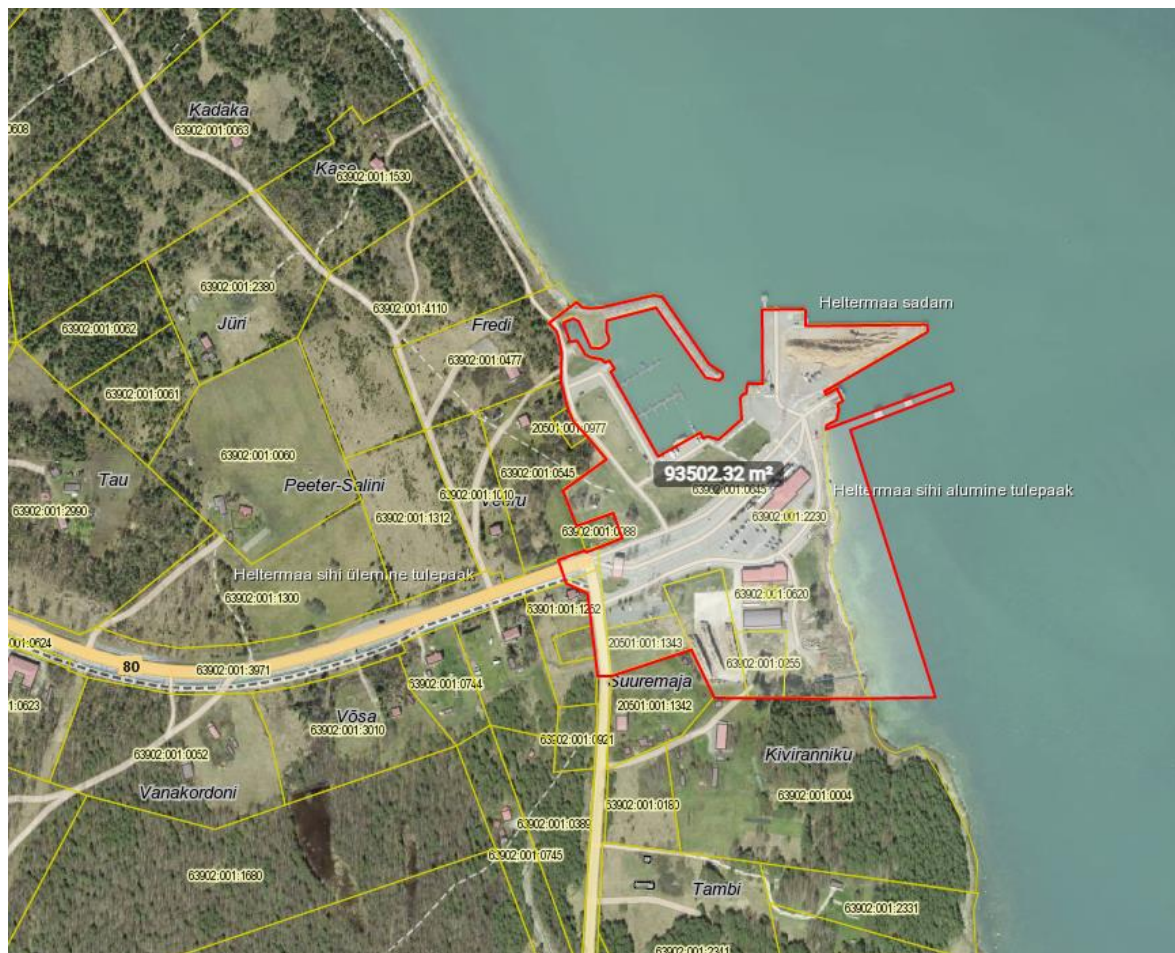
2.1 Planeeringuala lähiümbruse ehituslike ja funktsionaalsete seoste ning keskkonningimuste analüüs

Planeeringuala asub Hiiumaa valla idaosas Heltermaa külas Väinamere rannikul ja merealal ning hõlmab Heltermaa sadama maa-alal. Planeeringuala jääb maakonnakeskusest Kärdlast ca 25 km kaugusele.

Planeeringuala suurus algatamise hetkel oli ligikaudu 9,4 ha. Detailplaneeringu koostamise käigus on tulenevalt sadamarajatiste asukohtade ja lahenduste täpsustumisest tehtud ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks (vt peatükki 4.1). Selle tulemusena on planeeringuala pindala tervikuna suurenenud 13,45 ha-ni.

Alale on juurdepääs maismaasõidukitele tagatud riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärdla – Luidja) ning kõrvalmaantee nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) kaudu ning parvlaevadele ja muudele veesõidukitele Heltermaa sadama kaudu. Jalakäijatele ja jalgratturitele on olemasolev kergliiklustee (Heltermaa kergliiklustee, nr 12801) riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärdla – Luidja) kõrval.

Planeeringuala piirneb lõuna poolt hoonestatud maatulundusmaa kinnistu ja elamumaa kinnistuga, lääne poolt kolme hoonestatud ja ühe hoonestamata elamumaa kinnistu, kahe hoonestatud tootmismaa ning ühe ühiskondlike hoonete maa kinnistuga. Põhja ja ida poolt piirneb planeeringuala Väinamerega.



Heltermaa sadama detailplaneeringu planeeringuala (tähistatud punase piirjoonega) vastavalt Hiiumaa Vallavolikogu otsuse nr 20 lisale 1.

Ühistranspordi ühendus on piirkonnas hea – Heltermaa sadama kaudu toimub parvlaevaühendus Mandri-Eestiga (Rohuküla sadamaga) ning sadama territooriumil asub bussipeatus „Heltermaa“, mida teenindavad mitmed kaug- ja maakonna bussiliinid.

Planeeringuala osas kehtivad järgmised detailplaneeringud:

- Heltermaa sadama maa-ala detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 16.03.1999 otsusega nr 123), millega korrastati Heltermaa sadama territooriumi krundistruktuuri lähtuvalt väljaehitatud ja säilitatavatest sadamarajatistest ja hoonetest ning määrati ehitusõigus uute hoonete ja rajatiste (nt kai laienduse, vabaõhulava ja -kohviku ning laoplatside ja parklate) rajamiseks. Detailplaneeringu lahendust on hilisemate detailplaneeringutega muudetud ning see on osaliselt kehtiv. Detailplaneering on osaliselt ellu viidud.

- Lautrikoha maa-ala detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 24.10.2006 otsusega nr 108), mille eesmärgiks oli Heltermaa sadama maa-ala detailplaneeringu osaline muutmine lautrikoha maa-ala piiritlemiseks ning ehitusõiguse määramiseks võrgu-paadikuuri ja rajatiste ehitamiseks. Detailplaneering on ellu viimata.
- Heltermaa sadama kinnistu detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 25.02.2009 otsusega nr 348), mille eesmärgiks oli Heltermaa sadama maa-ala detailplaneeringu osaline muutmine määrates hoonestusala ja ehitusõigus kassiirikioskite ja parkla ehitamiseks. Detailplaneering on ellu viidud.

Planeeringuala kontaktvööndis on kehtestatud järgmised detailplaneeringud:

- Tatre kinnistu detailplaneering (kehtestatud Hiiumaa Vallavalitsuse 15.02.2023 korraldusega nr 82), millega on ette nähtud maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksuse muutmine elamumaa kinnistuks ning määratud ehitusõigus ja hoonestusala kuni kolme hoone (ühe elamu ja kahe abihoone) ehitamiseks. Detailplaneering on ellu viimata.
- Tiina kinnistu detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 28.10.2014 otsusega nr 41), millega on ette nähtud maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksuse muutmine elamumaa kinnistuks ning määratud ehitusõigus ja hoonestusala kuni nelja hoone (elamu ja abihooned) ehitamiseks. Detailplaneering on ellu viidud.
- Dampfi ja Väike-Dampfi kinnistute detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 26.01.2010 otsusega nr 30), millega on ette nähtud maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksuste muutmine elamumaa kinnistuteks ning määratud kummalegi krundile ehitusõigus ja hoonestusala kuni kolme hoone (ühe elamu ja kahe abihoone) ehitamiseks. Detailplaneering on osaliselt ellu viidud.
- Dampfi ja Väike-Dampfi kinnistute detailplaneering (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 28.04.2015 otsusega nr 14), millega muudeti kehtiva Dampfi ja Väike-Dampfi kinnistute detailplaneeringu lahendust veevarustuse ja kanalisatsiooni osas. Detailplaneering on osaliselt ellu viidud.

2.2 Planeeringu koostamise eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on Heltermaa sadama territooriumi funktsionaalsemaks muutmine, maakasutus- ja ehitustingimuste määramine uute kauba- ja parvlaevakaide, laoplatside, hoonete ja neile vajalike juurdepääsuteede rajamiseks, komplekselt riigimaanteede ristmiku lahendamine ohutu juurdepääsu tagamiseks kavandatavale kaubasadamale ja reisiparvlaevade ootealale ning kassadele, sadama maa-ala piiride täpsustamine, heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise ja tehnovõrkudega varustamise põhimõttelise lahenduse andmine.

2.3 Vastavus üldisematele planeeringutele

2.3.1 Vastavus kehtivale Hiiu maakonnaplaneeringule

Hiiu maakonnaplaneeringus (kehtestatud riigihalduse ministri 20.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/65) on sõnastatud maakonna ruumilise arengu eesmärgid. Planeeringulahendus ja kavandatav tegevus toetavad järgmiste eesmärkide saavutamist:

- Hiiumaa kultuuri- ja loodusväärtused on hoitud ning teadvustatud ja loodusressursid keskkonnasäästlikult majandatud;
- Hiiumaa on logistiliselt sidus ja maailmaga aktiivselt suhtlev maakond;
- Hiiumaa majandus on uuenduslik, jätkusuutlik ja mitmekesine.

Maakonnaplaneeringus on piiritletud väärtuslikud maastikud ehk alad, kus olulised väärtused on selgelt kontsentreerunud, paremini säilinud või eksponeeritud ning väärtuvad seetõttu meie erilist tähelepanu. Väärtuslike maastike kaitse tagatakse neile seatud kasutustingimuste täitmisega, mida on oluline arvestada nii üldplaneeringute koostamisel kui ka erinevate arendus- ja majandustegevuste kavandamisel.

Planeeringuala asub Kagu-Hiiumaa I klassi väärtuslikul maastikul, mille osas on maakonnaplaneeringus tehtud ettepanek määrata see rahvusmaastikuks. Ala kasutustingimustena on mh välja toodud, et järgida tuleb kohalikku ehitustraditsiooni ning hooned tuleb hoolikalt maastikku sobitada. Samuti tuleb uute madalpingeliinide rajamisel kasutada maa-alust kaablit ning vältida teede õgvendamist, metsaistutamist põllu- ja rohumaaadele ning tuulegeneraatorite püstitamist.

Kuivõrd planeeringuala hõlmab üksnes olemasoleva Heltermaa sadama territooriumi ja sellega funktsionaalselt seotud kinnistuid ning kavandatud tegevus sadamaalalt kaugemale ei laiene, siis otsene mõju väärtuslike maastike säilimisele puudub. Küll aga on võimalik edasise planeerimise ja projekteerimise käigus arvestada seatud kasutustingimustega.

Maakonnaplaneeringus on tehnilise taristu peatükis käsitletud mh ka sadamaid, mis on maakonnaülese tähtsusega, avalikus kasutuses ning kus pakutakse avalikku teenust. Sadamate üldisel arendamisel on maakonnaplaneeringu kohaselt eesmärgiks sadama võimalikult mitmekesine kasutus, mis teeb sadama konkurentsivõimelisemaks. Eelisarendada tuleb sadamaid, kus on hea ligipääs nii maalt kui merelt. Sadamatele tuleb tagada juurdepääs ja ühendus vajaliku taristuga maismaal.

Olulise arengupotentsiaaliga sadamate all on välja toodud järgmised põhimõtted:

- Ühenduste parendamine: olulised on reisi- ja kaubasadamate funktsioonide mitmekesistamise ning teenuse kvaliteedi parendamise seisukohalt reisisadamad Heltermaa ja Sõru. Seoses uute laevade tulekuga vajavad mõlemad sadamad rekonstrueerimist ning reisijate teenindamiseks vajaliku infrastruktuuri arendamist, eelkõige Sõru;
- Kaubaveo arendamisel on olulisemad Lehtma, Sõru ja Heltermaa sadamate rekonstrueerimine.

Planeeringulahendus ja kavandatav tegevus on suunatud maakonnaplaneeringus sõnastatud eesmärkide ja põhimõtete saavutamiseks.

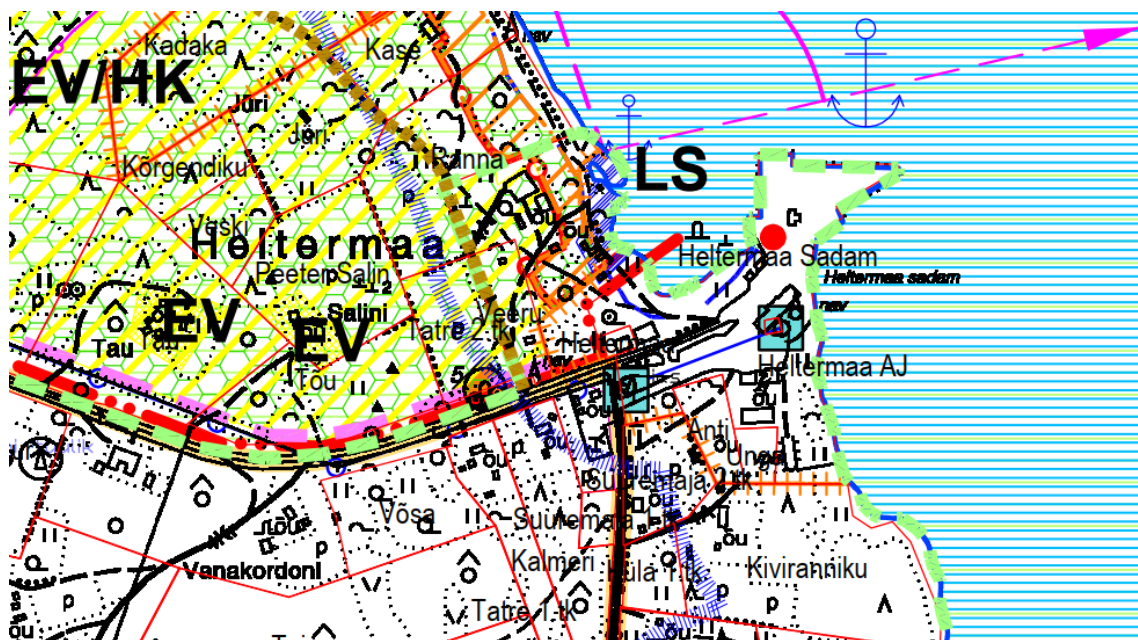
Eeltoodust lähtuvalt on detailplaneeringu eesmärk ja lahendus kooskõlas Hiiu maakonnaplaneeringuga.

2.3.2 Vastavus kehtivatele üldplaneeringutele

Planeeringuala jääb kahe endise Pühalepa valla osas kehtiva osaüldplaneeringu - Hagaste-Heltermaa piirkonna üldplaneeringu ja Sarve-Heltermaa-Salinõmme piirkonna üldplaneeringu – piirialale.

Hagaste-Heltermaa piirkonna üldplaneeringu (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu poolt 20.12.2005 otsusega nr 33) alale jääb Heltermaa sadama territooriumi põhjaosa, kus täna asub Heltermaa jahisadam koos vajaliku taristu ja muuliga. Üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala antud osa maakasutuse juhtotstarbeks määratud lautrikohtade maa, kuhu on lubatud detailplaneeringute alusel rajada ainult merega või kalapüügiga seotud hooneid ja rajatisi.

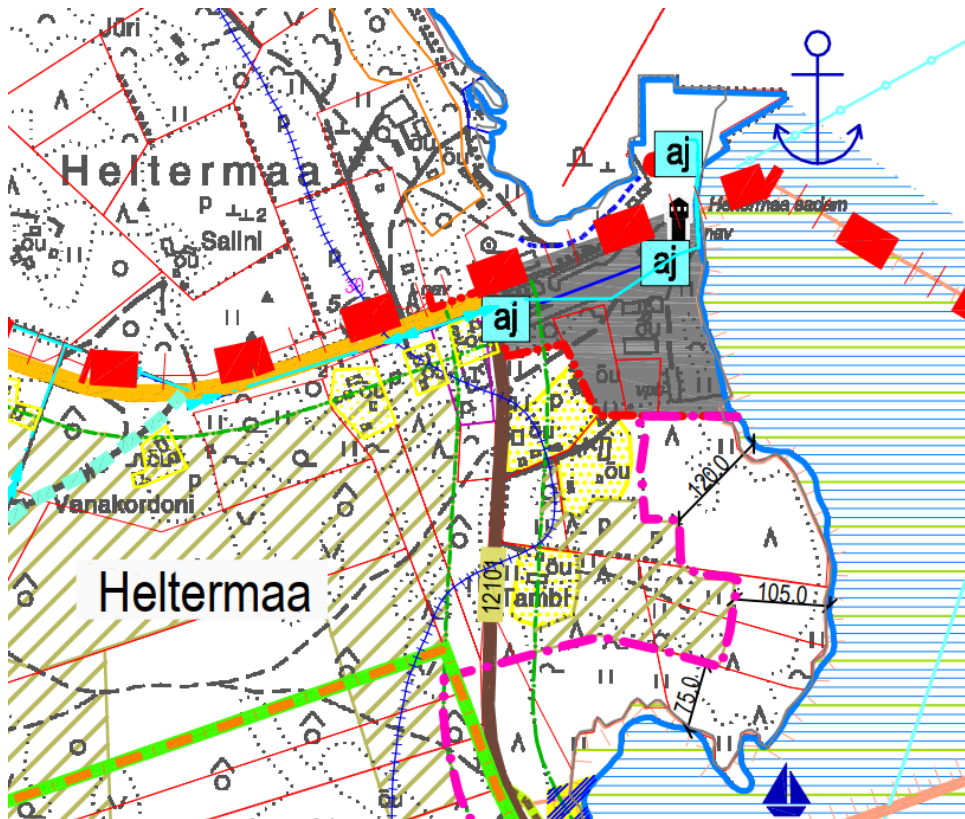
Üldplaneeringus määratud lautrikohtade maa-alal asub olemasolev Heltermaa jahisadam koos vajaliku taristu ja muuliga ning seda ei ole kavas käesoleva detailplaneeringuga muuta. Sellest tulenevalt on detailplaneeringu lahendus kooskõlas Hagaste-Heltermaa piirkonna üldplaneeringu lahenduse ja põhimõtetega.



Väljavõte Hagaste-Heltermaa piirkonna üldplaneeringu funktsionaalse tzoneerimise plaanist

Sarve-Heltermaa-Salinõmme piirkonna üldplaneeringu (kehtestatud Pühalepa Vallavolikogu 29.12.2008 otsusega nr 334) alale jääb Heltermaa sadama

territooriumi lõunaosa, kus täna asuvad Heltermaa sadama toimimiseks vajalikud hooned ja rajatised ning sadama reservmaa.



Väljavõte Sarve-Heltermaa-Salinõmme piirkonna üldplaneeringu põhijoonisest

Üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala antud osa maakasutuse juhtotstarbeks määratud valdavas osas sadama maa ning vähesel määral olemasolev maatulundusmaa.

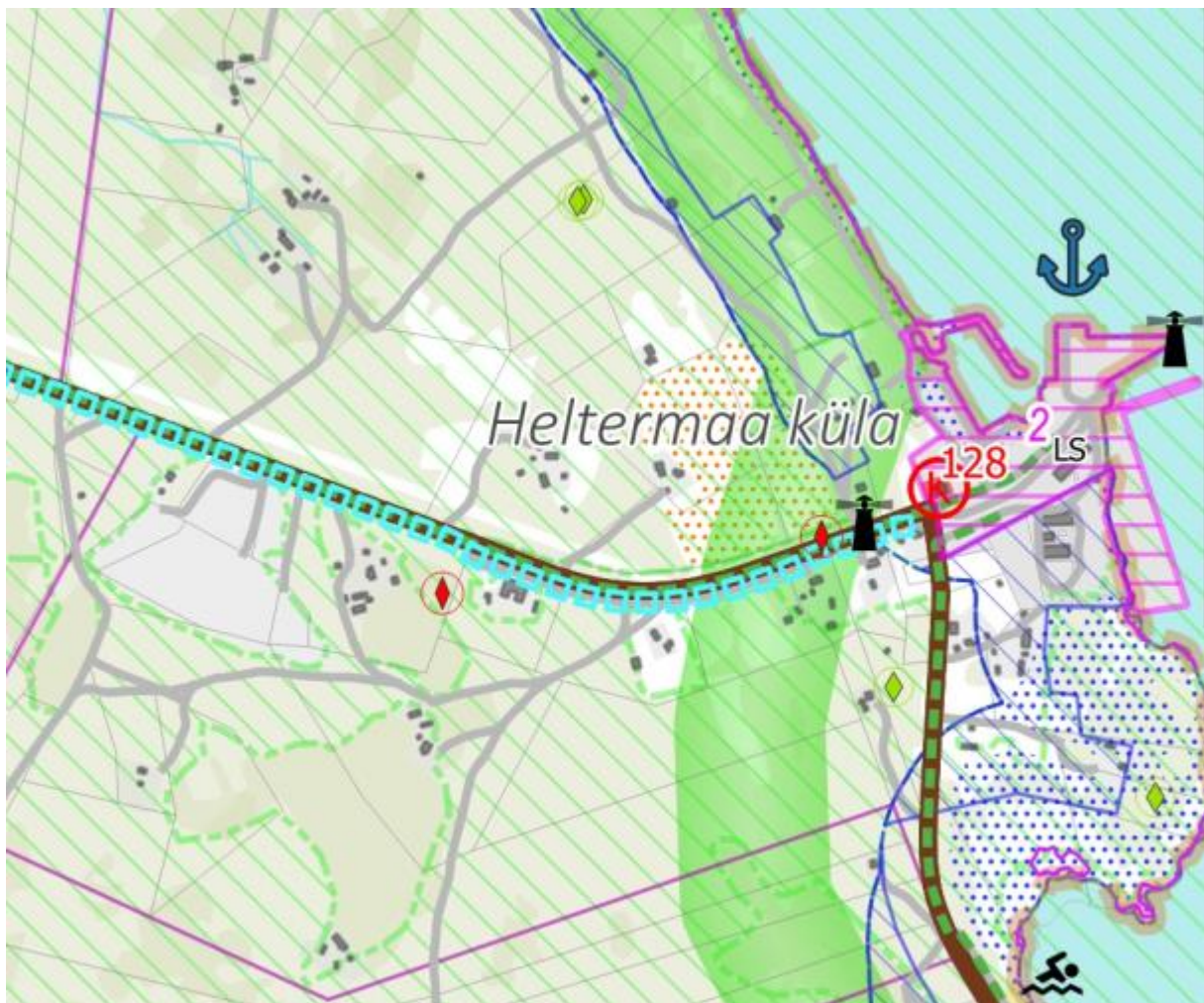
Detailplaneeringu eesmärk ja lahendus on kooskõlas Pühalepa valla osas kehtiva osaüldplaneeringutega.

2.3.3 Vastavus koostatavale Hiiumaa valla üldplaneeringule

Koostatava Hiiumaa valla üldplaneeringu (algatatud Hiiumaa Vallavolikogu 18.10.2018 otsusega nr 90) eelnõu järgi asub planeeringuala sadama maa-ala juhtotstarbega alal, mis on kavandatud sadamateenuste osutamiseks ja laevaliikluse ohutuse tagamiseks. Üldplaneeringu eelnõu kohaselt on sadam avaliku juurdepääsu, parkla ja veesõiduki vette laskmise võimalusega koht. Looduskaitseaduse kohaselt ei laiene ehituskeeld kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele. Viidatud sadamaehitisi ja veeliiklusrajatisi võib ehitada maismaa osas kogu juhtotstarbega märgitud ala ulatuses. Sadama maa-alale on lubatud püstitada sadamat toetavate teenuste hooneid ja rajatisi.

Üldplaneeringu eelnõus on tehtud ettepanekud täiendavateks ehituskeeluvööndi vähendamisteks, mis on vajalikud sadama aladel mitmekesisemate

arenguvõimaluste tagamiseks. Ühe ettepanekuna on välja toodud ka Heltermaa sadama varasema ehituskeeluvööndi vähendusega katmata osa.



Väljavõte koostatava Hiiumaa valla üldplaneeringu Käina-Sarve piirkonna põhijoonisest.

Üldplaneeringu eelnõus on käsitletud ka väiketuulikute püstitamist ning sätestatud selleks tingimused. Üldplaneeringu kohaselt on lubatud väljapool planeeritud tiheasustusega alasid ja miljööväärtuslikke alasid ühe majapidamise tarbeks püstitada üks väiketuulik kogukõrgusega kuni 30 m (olemasolevast maapinnast laba tipuni) ning võimsusega alla 200 kW. Väärtusliku maastiku alal võib väiketuuliku asukohana kaaluda ainult rannikust kaugemale jäävaid piirkondi või suuremaid sadamapiirkondi. Samuti on sätestatud põhimõtte, et mistahes kõrgusega elektrituuliku püstitamine tuleb kooskõlastada Kaitseministeeriumiga ja selleks on soovitatav teha koostööd Kaitseministeeriumiga võimalikult varases planeerimise või projekteerimise etapis, et välja selgitada täpsemad riikikaitselised tingimused.

Kehtiva Hiiumaa maakonnaplaneeringu alusel on üldplaneeringu eelnõus käsitletud väärtuslikke maastikke ning täpsustatud kasutustingimusi. Planeeringuala asub Kagu-Hiiumaa väärtuslikul maastikul.

Kuivõrd planeeringuala hõlmab üksnes olemasoleva Heltermaa sadama territooriumi ja sellega funktsionaalselt seotud kinnistuid ning kavandatud tegevus sadamaalalt kaugemale ei laiene, siis otsene mõju väärtuslike maastike säilimisele puudub.

Detailplaneeringu eesmärk ja lahendus on kooskõlas koostatava Hiiumaa valla üldplaneeringu lahenduse ja tingimustega.

2.4 Ettepanek Läänemere ranna ehituskeeluvööndi vähendamiseks planeeringualal

Looduskaitseseaduse (LKS) § 40 lg 1 kohaselt võib ranna ja kalda ehituskeeluvööndit suurendada või vähendada, arvestades ranna või kalda kaitse eesmärgi ning lähtudes taimestikust, reljeefist, kõlvikute ja kinnisasjade piiridest, olemasolevast teede- ja tehnovõrgust ning väljakujunenud asustusest.

LKS § 40 lg 4 sätestab, et ranna ja kalda ehituskeeluvööndi vähendamine võib toimuda Keskkonnaameti nõusolekul. Selleks esitab kohalik omavalitsus Keskkonnaametile taotluse ja planeerimiseaduse kohaselt vastuvõetud üldplaneeringu, kehtestatud üldplaneeringu muutmise ettepanekut sisaldava vastuvõetud detailplaneeringu või vastuvõetud detailplaneeringu kui kehtestatud üldplaneering puudub. Keskkonnaamet hindab ehituskeeluvööndi vähendamise vastavust ranna või kalda kaitse eesmärgile ja LKS § 40 lõikes 1 sätestatud.

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek Heltermaa sadama territooriumil sadama mitmekesisemate arenguvõimaluste tagamiseks vähendada ranna ehituskeeluvööndit 0-meetrini ehk veepiirini.

Ettepaneku põhjuseks on asjaolu, et kehtiva looduskaitseseaduse järgi ei ole hetkel planeeringualal võimalik muude ehk sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks mitte mõeldud ehitiste, sh haljasalale puhkamiseks mõeldud varjualuse, ehitamine ehituskeeluvööndisse. Heltermaa sadama territoorium on juba praegu multifunktsionaalne - lisaks sadama enda mitmekülgsetele funktsioonidele (ühes kohas on koos nii reisi-, kauba- kui ka jahisadam) paiknevad Heltermaa sadamahoones ka sadama teenindusega seotud äriruumid, sh hostel ja kohvik. Sadama arengut soovitakse jätkata senisel multifunktsionaalsel viisil ning selleks võib olla otseselt vajalik sadama teenindamisega mitteseotud ehitiste rajamine kehtivasse ehituskeeluvööndisse. Arvestades, et tegu on juba inimtegevusest tugevalt mõjutatud alaga ning sadamaehitisi võib planeeringualal ehituskeeluvööndisse takistusteta rajada, ei kaasne sellise ehituskeeluvööndi vähendamisega olulist mõju.

Ranna kaitse eesmärkideks on rannal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, ranna eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine.

Planeeringuala on juba praegu mõjutatud senisest sadama tegevusest, mistõttu puudub ehituskeeluvööndi ulatuses säilitamist vajav looduskooslus. Sellest

lähtuvalt puutub kavandataval tegevusel, sh ehituskeeluvööndi vähendamisel, oluline ebasoodne mõju ranna looduskooslustele.

Planeeringuala näol on tegu väljakujunenud sadama alaga ning ehituskeeluvööndi vähendamine ei muuda olemasolevat asustusstruktuuri. Ala jääb eeskätt sadama alaks ja alale sadama tegevusega otseselt mitteseotud ehitiste kavandamine asustust ei mõjuta.

Üheks ranna kaitse eesmärgiks on ka inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine. Antud juhul on tegu sadama alaga, kus peamised riskid merekeskkonnale kaasnevad sadama tegevusega. Detailplaneering on suuresti suunatud sadama kliimakindluse ja meresõiduohutuse tõstmisele, mis pigem vähendavad võimalikke riske merekeskkonna suhtes. Kuna tegu on juba tugevalt inim mõjulise alaga, mis sadamarajatiste osas on suures osas ka kõvakatteline, siis ehituskeeluvööndi vähendamine selleks, et sadama alale saaks rajada ka suuremat multifunktsionaalsust võimaldavaid ehitisi, ei too kaasa täiendavat inimtegevuse kahjulikku mõju.

Samuti on ranna kaitse eesmärgiks rannal asuval kallasrajal vaba liikumise tagamine ja kallasrajale juurdepääsu tagamine. Antud juhul on tegu sadama alaga, kus inimest liikumine on juba täna osaliselt piiratud. Ehituskeeluvööndisse võimalikud rajatavad ehitised (nt puhkealad) suurendavad piiranguteta sadamaalal vabamat liikumist.

Eelneva alusel ei ole oodata planeeringuga kavandatava ehituskeeluvööndi vähendamisega kaasnevat olulist ebasoodsat mõju ranna kaitse-eesmärkidele. Tegu on olemasoleva sadama alaga kui looduslik ranna ala puudub.

Ettepanek on kooskõlas koostatava Hiiumaa valla üldplaneeringu (algatatud Hiiumaa Vallavolikogu 18.10.2018 otsusega nr 90) põhimõtetega.

3 OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

3.1 Planeeringuala asukoht ja iseloomustus

Planeeringuala asub Hiiumaa valla idaosas Heltermaa külas Väinamere rannikul ja merealal. Planeeringualal asub olemasolev ja toimiv Heltermaa sadam, mis teenindab reisiparvlaevu liinil Heltermaa–Rohuküla, kauba- ja kalalaevu ning väikelaevu.

Planeeringuala suurus algatamise hetkel oli ligikaudu 9,4 ha. Detailplaneeringu koostamise käigus on tulenevalt sadamarajatiste asukohtade ja lahenduste täpsustumisest tehtud ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks (vt peatükki 4.1) Selle tulemusena on planeeringuala suurus tervikuna suurenenud 13,45 hani ning see on toimunud Heltermaa sadamaga külgneval merealal.

Juurdepääs planeeringualale on riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärkla – Luidja) ning kõrvalmaantee nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) kaudu.

Olemasolev situatsioon on kajastatud Tugiplaani DP-2, millele on kantud kõik kehtivad tehnovõrkudest ja rajatistest tulenevad kitsendused.

3.2 Planeeringuala maakasutus ja hoonestus

Planeeringualal asuvad kinnistud:

Nr	Address	Pindala m ²	Registriosa nr	Katastritunnus	Sihtotstarve	Omanik
1	Heltermaa sadam	64900	896333	63902:001:0645	Tootmismaa 70%, ärimaa 20%, ühiskondlike ehitiste maa 10%	Aktsiaselts Saarte Liinid
2	Suuremaja -Sadama	3071	18599050	20501:001:1343	Maatulundus -maa 100%	Aktsiaselts Saarte Liinid
3	Anti	5598	646933	63902:001:0050	Tootmismaa 80%, ärimaa 20%	Aktsiaselts Saarte Liinid
4	Unga	2712	913733	63902:001:0255	Tootmismaa 80%, ärimaa 20%	Aktsiaselts Saarte Liinid
5	Heltermaa alajaam	48	302033	63902:001:2230	Tootmismaa 100%	Elektrilevi OÜ (varasem ärinimi Osühing Jaotusvõrk)
6	Elisa mast	77	1226733	63902:001:0620	Ärimaa 100%	Aktsiaselts Saarte Liinid
7	80 Heltermaa-Kärdla-Luidja tee osa	163000	10253250	63902:001:3971	Transpordimaa 100%	Eesti Vabariik
8	12101 Heltermaa-Sarve-Aruküla tee osa	138700	10124250	63902:001:4010	Transpordimaa 100%	Eesti Vabariik

Planeeritud alal asuvad Heltermaa sadama teenindamiseks vajalikud hooned ja rajatised. Hoonetest asuvad Heltermaa sadam kinnistul kolmekorruseline merevaksali reisijate hoone ning ühekorruselised piletimüügikassad, kauplustöököda, kaarhall ja viihall. Rajatistest asuvad kinnistul parvlaeva- ja kaubasadama kaid koos vajaliku taristuga, väikelaevasadama paadisillad koos vajaliku taristuga (sh kütusetankla) ning pumbamaja ja biopuhasti. Heltermaa alajaama kinnistul asub sadama teenindamiseks vajalik alajaam ning Elisa mast

kinnistul mobiilside mast. Suuremaja-Sadama, Anti ja Unga kinnistud on hoonestamata.

3.3 Planeeritud alaga külgnevad kinnistud ja nende iseloomustus

Planeeringualaga külgnevad kinnistud:

Nr	Aadress	Pindala m ²	Registriosa nr	Katastritunnus	Siht-otstarve	Omanik
1	Fredi	13872	1098933	63902:001:0477	Elamumaa 100%	Eraisik
2	Posti	12279	1134433	63902:001:0545	Elamumaa 100%	Eraisik
3	Kalamehe	647	20286850	20501:001:0977	Tootmismaa 100%	Hiiumaa vald
4	Soolalao	1000	753033	63902:001:0088	Tootmismaa 100%	Eraisik
5	Passi	4892	4675750	63901:001:1252	Elamumaa 100%	PanCake OÜ
6	Ilmajaama	1067	1249633	63901:001:1251	Ühiskondlike ehitiste maa 100%	Eesti Vabariik
7	Suuremaja	7673	korteriomand	20501:001:1342	Elamumaa 100%	Eraisik
8	Kiviranniku	43000	576533	63902:001:0004	Maatulundus-maa 100%	Eraisik

Planeeringualaga külgnevad valdavas osas ühekorruseliste üksikelanute ja abihoonetega hoonestatud eraomanduses elamu- ja maatulundusmaa kinnistud. Lisaks külgneb planeeritud alaga ka sadama soolalaoga hoonestatud tootmismaa erakinnistu ning riigile kuuluv ühiskondlike ehitiste maa kinnistu, millel asub Heltermaa sadama ilmajaam.

3.4 Olemasolevad teed ja juurdepääsud

Planeeringualale on juurdepääs maismaasõidukitele tagatud riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärkla – Luidja) ning kõrvalmaantee nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) kaudu ning laevadele ja veesõidukitele. Jalakäijatele ja jalgratturitele on olemasolev kergliiklustee (Heltermaa kergliiklustee, nr 12801) riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärkla – Luidja) ääres.

3.5 Olemasolev tehnovarustus

Planeeringuala on tehnoõrkudega varustatud. Maa-alal asuvad sadama oma tarbeks rajatud puurkaev ja biopuhasti. Lisaks asuvad planeeringualal tehnoõrkude valdajatele kuuluvad sideehitised (sh raadiosidemast), alajaamad ja jaotusseadmed ning elektriõhuliinid ja -maakaabelliinid.

3.6 Olemasolev haljastus ja heakord

Planeeritav ala on heakorrastatud ning haljastatud. Planeeringuala põhjaosas jahisadama ümbruses ning jahisadama ja sõidukite ooteala vahel laiub avar muruplats, mida ilmsetavad üksikud puud, sh eksootilised (nt palm). Planeeringuala keskosa moodustavad valdavalt kõvakattega pinnad ja hoonestus, mida ilmestavad üksikud muruplatsid ja puud. Planeeringuala lõunaosas vahelduvad kõvakattega laoplatsid muruplatsidega. Planeeringuala lõunapiiril on kõrghaljastus metsatuka näol, mis toimub ühtlasi puhvervööndina naaberkiinnistul (Kiviranniku) asuva elamu kaitseks.

3.7 Kehtivad piirangud

Planeeritud maa-alale ulatuvad järgmised kitsendused:

Veekaitseelised piirangud

- Planeeringualale ulatub Läänemere ranna 200 m laiune piiranguvöönd ja korduv üleujutusala.
 - Veeseaduse § 118 lg 5 p 1 kohaselt ei ole õiguslikul alusel rajatud sadamaalal veekaitsevööndit.
 - Vastavalt keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 39¹ lg 1 p 1 kohaselt puudub avalikult kasutataval veekogul kallasrada sadamas.
 - Vastavalt looduskaitseaduse § 38 lg 5 punktile 2 ei laiene ranna ehituskeeld kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sadamaehitistele ja veeliiklusrajatistele. Looduskaitseaduse § 38 lg 5 p 2 nimetatud sadamaehitisteks on laevatatavatel veekogudel sadamaregistris registreeritud sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised, millele võib tagasihoidlikus mahus lisanduda ka sadama toimimist toetavaid funktsioone või ehitisi.
- Planeeringualal asub puurkaev PRK0012422 põhjaveehaarde sanitaarkaitsealaga 50 m.

Keskkonnakaitseelised kitsendused

- Planeeringualale jääv ja sellega piirnev mereala kuulub Väinamere hoiuala (Hiiu) (KLO2000340) koosseisu.
- Planeeringualale ulatuvad kahe II kaitsekategooria taimeliigi (harilik muguljuur (*Herminium monorchis*, KLO9305974) ja madal kadakkaer (*Cerastium pumilum*, KLO9305657)) kasvukohad.
- Planeeringualale ulatuvad seitsme III kaitsekategooria taimeliigi (kahkjaspunane sõrmkäpp (*Dactylorhiza incarnata*, KLO9303900), tui-tähtpea (*Scabiosa columbaria*, KLO9309809), kaljukress (*Hornungia petraea*, KLO9309770), veripunane koldrohi (*Anthyllis coccinea*, KLO9310606), tumepunane neiuvaip (*Epipactis atrorubens*, KLO9309787), hall käpp (*Orchis militaris*, KLO9309852), harilik käoraamat (*Gymnadenia conopsea*, KLO9309823)) kasvukohad.

Planeeritud alal paiknevad järgmised geodeetilised märgid koos kaitsevööndiga:

- Riikliku geodeetilise võrgu I ja II klassi märgid (228611),
- Ehitisel olevad geodeetilised märgid (218735; 218734),
- Geodeetilised märgid (25009; 25004),

Tehnorajatistest tulenevad kitsendused

- Planeeringualale ulatub riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärdla – Luidja) ning kõrvalmaantee nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) kaitsevöönd 30 m äärmise sõiduraja välimisest servast.
- Planeeringualal asuvad navigatsioonimärgid nr 601 (Heltermaa sihi alumine tulepaak) ja 602 ((Heltermaa sihi ülemine tulepaak), mille vahetus läheduses (50 m raadiuses märgist) ja mõjupiirkonnas (märgi nähtavuse suunal merelt vaadatuna, sealhulgas ka märgi taga, kui see häirib navigatsioonimärgi või selle tule eristamist) tuleb ehitustegevus kooskõlastada Transpordiametiga.
- Planeeringualal asuvad Heltermaa sadamale kuuluvad ning vee- ja kanalisatsioonitorustikud kaitsevööndiga 2 m torustiku telgjoonest mõlemale poole
- Planeeringualal asuvad järgmised elektripaigaldised:
 - madalpinge õhuliin (M219158776) kaitsevööndiga 2 m liini äärmistest kaablitest;
 - maakaabelliinid (MKL214948310; MKL219158778; MKL214948311; MKL228862140; MKL219158776; KKL3012902) kaitsevööndiga 1 m liini äärmistest kaablitest;
 - alajaamad ja jaotusseadmed (M1500656; M1500655) kaitsevööndiga 2 m seadme seinast.
- Planeeringualal asuvad maismaal järgmised sideehitised:
 - maakaabelliinid (123276466; 304652652; 304652602; 123276495; 123276460; 123276453; 304652654; 304652653; ELA082; 304652642; 304652641; 304652643) kaitsevööndiga 1 m liini äärmistest kaablitest
 - raadiosidemast (HIU009) kaitsevööndiga 1 meeter sideehitisest või sideehitise välisseinast sideehitisega paralleelse mõttelise jooneni või tõmmitsatega raadiomasti korral 1 meeter välismiste tõmmitsate vundamendi välisservast ühendades tõmmitsad mõtteliseks kolmnurgaks, vabalt seisva masti korral 1 meeter vundamendi välisservast.

4 PLANEERINGUETTEPANEK

4.1 Ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks

Detailplaneeringu koostamise käigus on täpsustunud sadamarajatiste asukoht ja lahendus, mistõttu tehakse planeeringus ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks. Detailplaneeringu asukohaskeemil (joonis DP-1) ja põhijoonisel (joonis DP-3) on esitatud nii detailplaneeringu algatamisotsuse (Hiiumaa Vallavolikogu 16.12.2021 otsus nr 20) kohane planeeringuala piir kui ka planeeringuala piirimuutmise ettepanek.

Detailplaneeringus tehakse ettepanek suurendada planeeringuala ulatust Heltermaa sadama kinnistuga külgneval merealal. Selle tulemusena on planeeringuala pindala tervikuna suurenenud 13,45 ha-ni.

Muudatuse põhjuseks on planeeritud Heltermaa sadama kaubakaile parema tehnilise lahenduse võimaldamine ning sadama kliimakindluse parandamiseks lõunamuul-kai ja põhjamuuli kavandamine.

Ettepaneku tegemisel on lähtutud põhimõttest, et muudatustega ei kaasneks uute kinnistute hõlmamist planeeringuala koosseisu ning ei väljutaks Majandus- ja taristuministri 18.11.2021 käskkirjaga nr 232 määratud Heltermaa sadama akvatooriumi piiridest.

4.2 Planeeringuala krundijaotus

Planeeringus on kavandatud Aktsiaseltsile Saarte Liinid kuuluvate Heltermaa sadam, Suuremaja-Sadama, Anti ja Unga kinnistute liitmise teel moodustada üks ühine krunt. Planeeritud krundipiiri võib kaide osas ehitusprojekti staadiumis muuta sõltuvalt ehitusprojekti lahendusest.

Elisa mast kinnistu ja Heltermaa alajaama kinnistu säilivad tänastes krundipiirides ning nende omandisuhteid ei muudeta.

4.3 Kruntide ehitusõigus ja kasutamise tingimused, hoonestusalade kavandamise põhimõtted

Planeeringualal on lisaks säilitatavatele hoonetele (Heltermaa sadam kinnistul asuvatele merevaksali reisijate hoonele, piletimüügikassadele, kauplus-töökoja hoonele ning kaar- ja viilhallile) ette nähtud täiendav ehitusõigus kaubasadama hoonete rajamiseks.

Planeeringualal on kavas lisaks olemasolevatele rajatistele rajada Heltermaa sadama paremaks toimimiseks ja kliimakindluse parandamiseks täiendavad rajatised: kaubakai, parvlaevade kaitsemuul-kai, lõunamuul või lõunamuul-kai ja põhjamuul.

KSH raames analüüsitud sadama lõunaosasse kavandatud lõunamuuli kahte tehnilist alternatiivi – see rajatakse kas üksnes muulina (alt 1) või viisil, mis võimaldab täiendavate sildumiskohtade teket muuli sadamapoolsele küljele ehk rajatakse muul-kaina (alt 2). Muuli alternatiivide puhul erinevad keskkonnamõjud ainult ressursitarbe osas ning muudes mõjuvaldkondades erinevus puudub: muul-kai puhul on vajaminev materjali maht 1,4 korda suurem kui üksnes muuli puhul, kuid rajatise funktsionaalsus on tunduvalt suurem. Muul-kai toimib lisaks kaitserajatiseks olemisele ka kaina, mis võimaldaks vajadusel rohkematel laevadel sadamas viibida. See asjaolu võib kliimamuutuste tingimuses osutada tähtsaks.

KSH koostamisel hinnati rannikuehitiste projekteerija Rain Männikuse poolt kavandatava tegevuse mere täitmist ja süvendamist puudutavaid materjali mahte. Põhja- ja lõunamuuli tahkete ainete maht arvutati pikkuste ning eelduslike ristlõigete põhjal. Kasutati programmi Delft3D moodulit, mille aluseks olid Transpordiameti ja Saarte Liinide sügavuste andmebaasid.

Järgnev tabel esitab mahud nii veepealse osa kui ka uputatud mahtude kohta. Raudbetooni osa on võrreldes muu täitega väike. Kõikide rajatiste puhul kasutatakse mineraalse täitena ilmselt purustatud paekivi. Lisaks on kasutusel graniitkivid nõlvade kindlustamiseks.

Rajatiste mahud:

Rajatised	Kaubasadam (kaubakai ja parvlaevade kaitsemuul-kai)	Lõunamuul (alt 1)	Lõunamuul (alt 2)	Põhjamuul	Planeeringu lahendus (kaubasadam + lõunamuul (alt 2) + põhjamuul)
Uputatav täide, m ³	18 000	27 000	38 000	52 000	108 000
Veepealne täide, m ³	25 000	17 000	24 000	2 000	51 000
Maht kokku, m ³	43 000	44 000	62 000	54 000	159 000

Pos 1

Krundi kasutamise sihtotstarve:	Sadama maa (LS) 70%, kaubandus-, tootlustus ja teenindushoone maa (BT) ja majutushoone maa (BM) 20%, reisijaid teenindava transpordihoone maa-ala (LJ) 10%
Hoonete suurim lubatud arv krundil:	12
Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind:	12000 m ²
Hoonete suurim lubatud kõrgus:	15 m

Juurdepääsuna säilivad olemasolevad ühendused riigi tugimaanteelt nr 80 (Heltermaa - Kärddla – Luidja) parvlaevade ootealale ning kõrvalmaanteelt nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) parkimisalale, sadamahoonele ja jahisadamasse. Täiendavalt nähakse ette uus mahasõit kõrvalmaanteelt nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) kaubasadama teenindamiseks.

Parkimiskohad on kavandatud krundil olemasolevatesse parklatesse. Täpne parkimiskohtade vajadus määratakse ehitusprojekti koostamisel konkreetsete hoonemahtude ja kasutusfunktsioonide selgumisel, vt ka peatükk 4.4.

Pos 2

Krundi kasutamise sihtotstarve:	Elektrienergia tootmise ja jaotamise ehitise maa (OE) 100%
Rajatiste suurim lubatud arv krundil:	1
Rajatiste suurim lubatud ehitisealune pind:	15 m ²
Rajatiste suurim lubatud kõrgus:	3 m

Krundil asub olemasolev elektrialajaam.
Juurdepääs krundile on tagatud krundi Heltermaa sadama (krunt pos 1) kaudu.

Pos 3

Krundi kasutamise sihtotstarve:	Sideehitise maa (OA) 100%
Rajatiste suurim lubatud arv krundil:	1
Rajatiste suurim lubatud ehitisealune pind:	20 m ²
Rajatiste suurim lubatud kõrgus:	60 m

Krundil asub olemasolev raadiosidemast.
Juurdepääs krundile on tagatud krundi Heltermaa sadama (krunt pos 1) kaudu.

Kruntide ehitusõigus ja kasutamise tingimused on toodud joonisel DP-3 Põhijoonis.

4.4 Üldised arhitektuurinõuded

Hoonete arhitektuur peab olema lihtne ja sobima lähipiirkonna üldise ilmega.
Hoonete välimus peab olema kaasaegse arhitektuurse lahendusega.

Uushoonestuse üldised arhitektuurinõuded:

- Hoone ja rajatiste ±0.00:
 - hoonete ja kriitilise taristu (nt elektrikilp, pumplad jmt) kõrgus minimaalselt 1,63 m (EH2000 süsteemis)
- Katusekalle ja harjajooned:
 - 0-45°.
 - Katuseharjajooned ja hoonete põhimahud täpsustada hoonete ehitusprojektis.
- Kõrgus:
 - Hoonete kõrgus kuni 15 m.
 - Rajatiste kõrgus kuni 60 m (sidemasti puhul).
- Välisviimistlus:
 - Hoonete välimus peab olema kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Vältida tuleb naturaalseid materjale imiteerivaid viimistlusmaterjale.
 - Kuna planeeringuala paikneb lindude rände seisukohast kõrgendatud ohuga asukohas, kus on suur oht lindude kokkupõrkeks klaaspindadega, tuleb selle vältimiseks kasutada lahendusi, mis muudavad klaasi lindudele nähtavaks.

- Kaubasadama lahooned võivad olla lihtsama ja praktilisema fassaadiga ning materjalidest võib kasutada plekki, betooni, teraskonstruktioone, PVC materjale. Kattevärvina on soovitatav kasutada helehalli, mis on määrdumise suhtes vastupidavam ning ei absorbeeri suvisel ajal liiga palju kuumust.
- Konkreetsed hoone välisviimistluse materjalid ja liigendatus ning värvilahendus määratakse eskiisprojekti koostöös Hiiumaa Vallavalitsuse arhitektiga.
- **Piirdeid:**
 - Kaubasadama juurde on vajalik kavandada kaasaegsetele nõuetele vastav tollitsoon ja tagada turvanõuded sadamateenuse osutamisel, mistõttu on vajalik territoorium ümbritseda piirdega.
 - Piirete kõrgus ja kujunduslaad täpsustatakse ehitusprojekti koostamise staadiumis vastavalt tollitsooni nõuetele.
- **Muud nõuded:**
 - Hoonete eskiisprojekti koostada Hiiumaa valla arhitektiga.
 - Hoonete projekteerimisel järgida ettevõtlus- ja infotehnoloogia ministri 29.05.2018 määruses nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“ ja 11.12.2018 määruses nr 63 „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“ toodud nõudeid.
 - Hoonete projekteerimisel järgida siseministri 30.03.2017 määruses nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“ toodud nõudeid.

4.5 Liikluskorralduse ja parkimise korraldamise põhimõtted

Planeeringuala asub riigi tugimaantee nr 80 (Heltermaa - Kärdla – Luidja) ning kõrvalmaantee nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla) ristmiku piirkonnas.

Ristmiku lahendus säilib olemasoleval kujul, kus tugimaantee sadamasse viival sõidusuunal on ristmikul kolm sõidurada, millest esimene ja kolmas viivad kassapääslate juurde ning teine on ette nähtud parempöörde sooritamiseks kõrvalmaanteele. Ristmiku sellise lahenduse on tinginud asjaolu, et aeg-ajalt ulatub praami ootejärjekord sadama territooriumilt välja ning sel viisil on esimesel sõidurajal peatunud sõidukitest võimalik ohutult väljuda ja liikuda jalgratta- ja jalgteele sattumata seejuures konflikti kõrvalmaanteele parempöört sooritava sõidukiga.

Tugimaantee sadamast välja viival sõidusuunal on ristmikul samuti kolm sõidurada, millest kaks esimest on ette nähtud sadamast väljumiseks ning kolmas vasakpöörde sooritamiseks kõrvalmaanteele.

Planeeringulahenduse kohaselt säilib olemasolev sõidukite juurdepääs parvlaevade ootealale riigi tugimaanteelt nr 80 (Heltermaa - Kärdla – Luidja). Samuti säilib olemasolev juurdepääs parkimisaladele ja sadamahoonele kõrvalmaanteelt nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla).

Jahisadamasse ja kavandatavasse karavaniparki on tagatud juurdepääs Kärdla poolt tulijatele vastavalt väljakujunenud liikluskorraldusele, mille kohaselt tuleb riigimaantee ristmikul sooritada esmalt parempöörde kõrvalmaanteele nr 12101

ja seejärel koheselt vasakpööre Heltermaa sadama parkimisalade ja sadamahoone juurde viivale siseteele, liikuda kaarega parvlaevade ooteala eest läbi sadamast väljuvale sõidurajale ning sooritada parempööre jahisadama juurdepääsuteele. Seejuures on sadamahoone juures pääs parvlaevade ootealale reguleeritud tõkkepuuga tagamaks liiklusohutus parvlaevade laadimis- lossimisprotsessi ajaks.

Planeeringu koostamise käigus on analüüsitud jahisadamasse ja karavanipargile Kärkla suunalt juurdepääsuks eraldi vasakpöörderaja võimaldamist riigi tugimaantee nr 80 ja kõrvalmaantee nr 12101 ristmiku piirkonnas. Sellest on aga loobutud tulenevalt olemasoleva ristmiku lahendusest ning vajadusest säilitada vasakpööre sadama territooriumilt väljudes kõrvalmaanteele nr 12101. Kui edaspidi otsustatakse riigi tugimaantee nr 80 ja kõrvalmaantee nr 12101 ristmiku lahendust muuta, on võimalik uuesti kaaluda eraldi vasakpöörderaja ette nägemist jahisadamale ja karavanipargile juurdepääsuks.

Täiendavalt nähakse ette uus mahasõit kõrvalmaanteelt nr 12101 (Heltermaa - Sarve - Aruküla) kaubasadama teenindamiseks. Kaubasadama juurdepääsutee on kavandatud 1+1 sõiduraja ja 8,0 m laiuse sõiduteega, mis tagab piisava liiklusala erineva gabariidiga sõidukitele.

Kuna aeg-ajalt esineb olukordi, kus praami ootejärjekorras olevad sõidukid ei mahu sadama territooriumile ära, on planeeringu koostamisel analüüsitud võimalusi sõidukite ooteala mahutavuse (liinimeetrite arvu) suurendamiseks. Sadama valdaja hinnangul on kõige eelistatumaks lahenduseks riigimaantee nr 80 ja nr 12101 ristmiku asukoha nihutamine Kärkla suunas ja sellega seonduvalt kõrvalmaantee nr 12101 asukoha muutmine, mis võimaldaks sadama territooriumi ja sõidukite ooteala pikendada piki tänast tugimaanteed nr 80. Vastavasisulise kirjaliku ettepaneku (14.05.2024 kiri nr 1-11/258) on sadama valdaja uue Hiiumaa üldplaneeringu koostamise raames esitanud Hiiumaa Vallavalitsusele. Kuivõrd antud ettepanek väljub antud detailplaneeringu planeeringualast ning seda analüüsitakse uue üldplaneeringu koostamisel, ei ole seda käesolevas detailplaneeringus käsitletud.

Küll aga on planeeringulahenduses tehtud ettepanek sõidukite ooteala mahutavuse suurendamiseks sadama territooriumil laiendades ooteala ning nihutades sellega seonduvalt sadamast väljuvaid sõiduradasid põhja suunas. Planeeringus on kavandatud kuuetele olemasolevale ooterajale lisaks kaks uut ooterada, mis võimaldavad ooteala mahutavust suurendada ca 230 liinimeetri võrra tänaselt ca 1030 liinimeetrilt ca 1260 liinimeetrini. Sõidukite ooteala ja sadamast väljuvate sõiduradade vahele on kavandatud minimaalselt 4,0 m laiune haljasala, millele võib näha ette kõrg- ja/või madalhaljastust ning pinke ja laudu meeldivaks ajaveetmiseks.

Planeeringualal on 120 olemasolevat parkimiskohta sõiduautodele ja mootorratastele. Planeeringulahenduse kohaselt on parkimine korraldatud sadama territooriumil olemasolevates parklates ja täiendavalt planeeritud parkimiskohtadel. Planeeringualale on kavandatud 7 parkimiskohta karavanidele Heltermaa jahisadama piirkonda ning samuti on ette nähtud 3 parkimiskohta kaubasadamat teenindavatele veokitele vahetult kaubasadama juurdepääsutee

ääres. Lisanduvate parkimiskohtadega on planeeringualal kokku 130 parkimiskohta.

Heltermaa sadamat teenindavad nii kaugliinide kui ka maakonnaliinide bussid. Hiiumaale saabuvate kaugliinide bussipeatus koos ootepaviljonidega on sarnaselt varasemaga kavandatud sadamast väljuvate sõiduradade äärde. Seejuures on kai poolt vaadates esimese sõiduraja näol tegemist ca 100 m pikkuse eraldi bussirajaga. Hiiumaalt lahkuvate kaugliinide bussipeatuse asukohana säilib sadamahoone esine ala. Kassapääslatest suunatakse kaugliinide bussid kõige äärmisele ooterajale, mille ääres on vahetult kõnnitee, mis võimaldab reisijatel mugavalt ja turvaliselt bussile liikuda.

Maakonnaliinide bussid kasutavad täna peatuseks Hiiumaale saabuvate kaugliinide bussipeatust tehes sellele juurdepääsemiseks sarnaselt jahisadama kasutajatega ringi ümber sadamahoone. Seejuures on oht ristumiseks praamilt mahasõitvate sõidukitega ning bussiga saabujatel on vajalik läbida pikem distants sadamahoone. Detailplaneeringus on analüüsitud võimalust kavandada maakonnaliinide bussipeatus sadamahoone tagusele alale. Selline lahendus on kasutajasõbralikum, kuna bussipeatusest on lühem vahemaa sadamahoonesse või Hiiumaalt lahkuvate kaugliinide bussipeatusesse. Samuti vähendaks see konfliktohtu praamilt mahasõitvate sõidukitega, kuna liinibussil on võimalik teha ümber Heltermaa sihi alumise tulepaagi tagasipööre ning lahkuda sama teed mööda.

Jalakäijatele ja jalgratturitele säilivad sadama territooriumil olemasolevad teed. Küll on aga sadamast väljuvate sõiduradade ääres pikendatud olemasolevat kergliiklusteed jahisadama parkimiskohtade juurest Heltermaa Käsitöömajani ning sealt edasi riigimaanteed nr 80 ja nr 12101 ristmiku piirkonda, kus on ette nähtud ohutussaarega teeületuskoht ning ühendus olemasoleva Heltermaa kergliiklusteega (nr 12801).

Jalgrataste parkimiskohad on ette nähtud sadamahoone sissepääsude juurde.

Juurdepääsu tagamiseks merelt kaubakai äärde on ette nähtud olemasoleva kanali pikendamine ja süvendamine selliselt, et laev saab sirgelt suunduda kaubakai äärde manööverdamiseks pöördealale. See on kaubalaeva juhitavuse säilitamiseks ja ohutuse tagamiseks optimaalne lahendus ning ühtlasi hõlbustab tunduvalt ka parvlaevade liiklemist.

Lähtudes planeeritavast kai pikkusest, kai ääres seisva suurima laeva pikkusest ning sellest, et kai otsa ja laeva vahele peab jääma teatud ohutusvaru, on antud lahenduse puhul oht, et pikemad laevad ulatuvad sihitulede sektorisse ja hakkavad sihitulesid varjama. Selle vältimiseks tuleb piirata kai ääres seisva laeva pikkust või leppida väiksema ohutusvaruga laeva ja muuli vahel, mis aga ei ole soovitatav.

Juurdepääsud krundile ning parkimiskohtade vajadus ja -lahendus täpsustatakse ehitusprojekti koostamisel.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks:

- Teedehituslikud ja parkimislahendused peavad vastama Eesti standardile EVS 843 „Linnaänavad“.
- Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.
- Tee ehitus projekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (EhS § 24 lg 2 p 2).
- Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (EhS § 99 lg 3) annab nõuded projektile Transpordiamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Transpordiamet.

4.6 Haljastuse rajamise ja heakorra tagamise põhimõtted

4.6.1 Haljastus

Detailplaneeringus on kavandatud säilitada planeeringuala lõunapiiril kasvav kõrghaljastus, mis aitab leevendada kavandatavast kaubasadamast ja planeeritavast elektrituulikust lähtuvat müra- ja valgushäiringuid (sh tuuliku põhjustatavat varjutust) naaberkinnistu (Kiviranniku) elamualale. Samuti säilib haljasala ja kõrghaljastus jahisadama ümbruses ning pikaajalise parkimisala ja sadamahoone ümbruses.

Soojussaarte efekti vähendamiseks on sobilik suuremõõtmelised asfaltkattega laadimis- ja/või parkimisalad liigendada puittaimedega. Mõju suurendamiseks tuleks viia looduslike ja tehislake pindade hulk võrdsesse osakaalu. Sellel eesmärgil on mõistlik kõvakattega alasid kavandada vaid sinna, kus seda sadamategevusteks reaalselt vaja ning vahepealsed alad teha vett läbilaskvad, et vähendada pinna ülekuumenemist ja liigvee kogunemist lompidesse. Peale haljastuse on oluline kasutada ka vee-elemente ja säästlikke sademevee lahendusi, millel on aurumise korral niisutav ja jahutav toime.

Täiendavat kõrghaljastust on mõistlik kavandada kaubasadama ja olemasoleva sadamahoone (milles tegutseb ka hostel) vahele, et leevendada kavandatavast kaubasadamast ja planeeritavast elektrituulikust lähtuvat müra- ja valgushäiringuid.

Krundisisene haljastus lahendatakse konkreetse ala ehitusprojekti koostamisel. Hoonete projekteerimisel on soovitatav krundisisesele alale projekteerida nii kõrgkui ka madalhaljastust. Mitmerindeline haljastus aitab leevendada müra ja toimib efektiivselt saaste vähendajana.

Haljastuse projekteerimisel on soovitatav täiendavalt kaaluda ka vertikaalhaljastuse kasutamist (eelkõige hoonete lõunaküljel), et takistada päikesevalgusel otse fassaadile paistmast ning seeläbi alandada fassaadi temperatuure ning vähendada soojussaare efekti.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks:

- Uushaljastuse rajamisel tuleb kasutada väärtuslikke ja pikaajalisi liike, mis pole õhusaaste suhtes väga tundlikud ja on võimalusel piirkonnas juba

esindatud. Samuti tuleb uushaljastuse kavandamisel arvestada pinnasest tingitud kasvutingimustega.

- Hoonete ja tehnoõrkude projekteerimisel tagada istutatavate puude ning ehitiste vahelised kujud vastavalt Eesti Standard EVS 843:2016 nõuetele.
- Säilitatavatele puudele tagada ehituse ajaks kaitsemeetmed ja mitte töötada juurestiku kaitsevööndis raskemehaanikaga.

4.6.2 Jäätmehoolduse põhimõtted

Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseadusest ja Hiiumaa valla jäätmehoolduseeskirjast.

Ehitustööde käigus tekib tavapäraseid ehitusjätmeid. Antud planeeringu puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust. Ehitusjätmete valdaja peab rakendama kõiki tehnoloogilisi võimalusi ehitusjätmete liigiti kogumiseks tekkekohas, korraldama oma jäätmete taaskasutamise või andma jäätmed käitlemiseks üle vastavat keskkonnaluba (luba jäätmete käitlemiseks või kompleksluba) omavale isikule ning rakendama kõiki võimalusi ehitusjätmete taaskasutamiseks. Jäätmete käitlemise korraldamisel lähtutakse jäätmeseadusest ja kehtivast omavalitsuse jäätmehoolduseeskirja nõuetest.

Sadama kasutusaegne jäätmekäitlus toimub vastavalt sadamaseaduses toodud nõuetele. Sadama ekspluatatsiooniga seondvalt tekivad jäätmed peamiselt sadamat kasutatavate laevade pardal ja sadamarajatisete käitamisel. Vastavalt sadamaseadusele korraldab sadama pidaja laevajätmete, (va lastijätmete) vastuvõtmise laevadelt. Lasti käitlev sadama pidaja või sadamaoperaator on kohustatud korraldama laeva tegevuse käigus tekkinud lastijätmete vastuvõtmise laevadelt, mida see sadam või sadamaoperaator teenindab, sealhulgas lastijätmete vastuvõtmise laevadelt, mida selles sadamas remonditakse, kui õigusaktide või rahvusvaheliste konventsioonide nõuete kohaselt ei ole kokku lepitud teisiti. Sadama pidaja koostab ja rakendab nõuetekohase laevajätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava.

Jäätmemahutite asukohad ja arv täpsustatakse ehitusprojektiga. Juurdesõidutee jäätmehooldlani peab olema piisava kandevõimega.

4.6.3 Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused

Ala arendamisel on otstarbekas lähtuda CPTED (kuritegevuse ennetamine ehitatud keskkonna kujundamise kaudu) põhimõtetest. Tegemist on kuritegevuse ennetamise teooriaga, mis keskendub taktikalisele disainile ja ehitatud keskkonna tõhusale kasutamisele, mille rakendamine vähendab nii kuritegevust kui ka hirmu kuritegevuse ees. CPTED on ennetav, mitte reageeriv mudel.

Põhimõtted, millest ala arendamisel lähtuda:

- Füüsiline turvalisus - meetmed, mida kasutatakse iga hoone puhul, et tagada nende vastupidavus rünnakutele.

- Järelevalve - disain, mis tagab, et piirkonnas töötavad ja tegutsevad inimesed saavad jälgida oma töökohta ümbritsevaid alasid. Järelevalvet saab hõlbustada sellega, et hoonete välisüksed on suunatud tänavale, alad on hästi valgustatud ja tühje seinu välditakse.
- Liikumise juhtimine - juurdepääsude, väljumiste ja alalt läbi liikumise piiramine. Kõrge alalt läbiliikumise tase suurendab anonüümsust, võimaldab kurjategijatel alale hõlpsalt juurde pääseda ja sealt lahkuda ning lihtsamini sihtmärke tuvastada.
- Juhtimine ja hooldus – ala arendusplaanid on selged ja heakord tagatud. See annab märku, et ala ei ole mahajäetud ja selle eest hoolitsetakse.
- Kaitstav ruum - naabruses asuva ruumi omandiõigus peaks olema selgelt määratletud: avalik ruum (nt sõidu- ja kõnniteed); poolavalik ruum (nt hoone esised parkimisalad); poolprivaatne ruum (nt fuajee või puhkeruum hoones või roheline puhkenurk krundil) ja privaatne (nt töö- ja kontoriruumid).

Eelnevale täienduseks on kuritegevuse riskide vähendamiseks vajalik rakendada Eesti standardis EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“ toodud soovitusi:

- Hoonetele paigaldada vastupidavad ukсед ja aknad, et vähendada vandalismiaktide ja sissemurdmiste riski.
- Hoonete sissepääsud kujundada jälgitavaks ning nende juures on soovitatav kasutada videoalvet, kuna jälgitavus vähendab kuriteoohu.
- Hoonete sissepääsud ja kruntide territooriumid, sh parkimisalad, tuleb valgustada, nii väheneb varguste ja vandalismiaktide ning kallaletungide oht
- Hoonete välisele alale kavandada vastupidavatest materjalidest pinke, prügikaste jm linnamööblit ning näha ette nende kindel kinnitamine – nii väheneb varguste, vandalismiaktide ja süütamise risk.
- Igal krundil ja arendusalal tervikuna tagada heakord ja korrashoid, et vähendada kuriteohirmu.

4.7 Energiatõhusus ja -tarbimise nõuded

Ehitusseadustiku § 65 alusel peab ehitatav uus hoone ehitamise järel vastama energiatõhususe miinimumnõuetele. Ehitise soojustus ning kütte-, jahutus- ja ventilatsioonisüsteemid peavad tagama ehitises tarbitava energiahulga vastavuse ehitise asukoha kliimatilistele tingimustele ning ehitise kasutamise otstarbele.

Hoonete projekteerimisel järgida energiasäästupõhimõtet kasutades hoonete ehitamiseks kvaliteetseid materjale ning ehituslahendusi, mis aitavad tagada hoonete väiksemat soojavajadust ja energiatarbimist.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks:

- Hoonete projekteerimisel arvestada Ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 11.12.2018 määruses nr 63 „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“ toodud nõuetega.

4.8 Vertikaalplaneerimise põhimõtted

Planeeringualal esineb Maa-ameti üleujutusosalade kaardirakenduse alusel üleujutuse risk 1 kord 10 aasta jooksul ehk tegu on suure tõenäosusega riskiga. Seetõttu on oluline kavandada sadamataristu (sh tehnovõrgud) ja -hoonestus piisavale kõrgusele, et vältida üleujutusest põhjustatud kahjustusi.

Haljastatud krundiosadele sattunud sademevesi immutatakse osaliselt pinnasesse. Kõvakattega krundiosal kogutakse sademevesi vertikaalplaneerimisega restkaevudesse ja sademeveekanaliseerimise ning puhastatakse enne eesvooluks olemasse merre juhtimist liivapüüdjas ja I- klassi õlipüüdjas.

Vastavalt veeseaduse § 187 p 6 on sadamaehitiste maalt suublasse sadevee juhtimiseks vajalik vastav keskkonnaluba ehk veeluba.

Vertikaalplaneerimisega ei tohi juhtida sademevett naaberkiinnistutele.

4.9 Tuleohutusnõuded

Tuleohutusnõuded ja meetmed on määratud vastavalt tuleohutuse seadusele, siseministri 30.03.2017 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“ ja 18.02.2021 määrusele nr 10 „Veevõtukohta rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“ ning Eesti standardile EVS 812-7:2018 „Ehitise tuleohutus Osa 7: Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“.

Lahenduse koostamisel on arvestatud põhimõttega, et planeeritaval krundil ja naaberkiinnistutel asuvate hoonetega peab olema tagatud vähemalt 8 meetrine kuja ning väiksemate kujade korral tuleb rajada tulemüür.

Päästeautode juurdepääs planeeritud krundile on tagatud avalikult kasutatavalt riigi tugimaanteelt nr 80 (Heltermaa - Kärkla – Luidja) ning kõrvalmaanteelt nr 12101 (Heltermaa - Sarve – Aruküla).

Välise tuletõrjeveevarustuse lahenduse selgitus on esitatud seletuskirja punktis 5.1.2.

Nõuded ehitusprojekti koostamiseks:

- Tule leviku takistamiseks projekteerida hooned üldjuhul TP-1 tuleohutusklassile vastavad. Madalama tuleohuklassi rakendamine on võimalik juhul, kui detailplaneeringu elluviimisel ei realiseerita maksimaalset ehitusõigust või kui hoone kasutusfunktsioon ja kujad võimaldavad madalamat tulepüsivusklassi.
- Päästemeeskonnale tagada päästetööde tegemiseks ja tulekahju kustutamiseks juurdepääs ettenähtud päästevahenditega arvestades Eesti standardis EVS 812-7:2018 toodud nõudeid.
- Hoonete projekteerimisel arvestada Eesti standardiga EVS 812-6:2012 „Ehitise tuleohutus osa 6 Tuletõrje veevarustus“.

5 TEHNOVÕRKUDE PLANEERIMISE PÕHIMÕTTED

Tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ning täpsustatakse ehitusprojekti tehnovõrkude valdajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

5.1 Veevarustus ja kanalisatsioon

Projekteerimisel on arvestatud järgmiste normide ja nõuetega:

- Eesti Standard EVS 921:2014 Veevarustuse välisvõrk
- Eesti Standard EVS 848:2021 Väliskanalisatsioonivõrk
- Eesti Standard EVS 843:2016 Linnatänavad
- Siseministri 18.02.2021 määruse nr 10 „Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrahoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“

5.1.1 Veevarustus

Olemasolev olukord

Planeeringualal asub olemasolev puurkaev (PRK0012422) ning olemasolev veetorustik.

Planeeritud veevarustuse üldpõhimõtted

Kuna sadama alale kavandatav täiendav hoonestuse maht on vähene, siis ei ole oodata veetarbe olulist suurenemist, mistõttu on võimalik kasutada olemasolevat lokaalset veevõrku vajadusel pikendades või ümberehitades olemasolevaid trasse.

Planeeringulahenduse kohaselt säilitatakse esialgu olemasolev ja toimiv veeühendus Kiviranniku ja Suuremaja kinnistutele, kuid pikemas perspektiivis on Heltermaa sadama laiendus- ja arendustegevuste tagamiseks mõistlik viidatud kinnistud viia üle autonoomsele veevarustusele ning eraldada Heltermaa sadama lokaalsest veevõrgust.

Planeeritud krundi pos 1 liitumispunktiks lokaalse veevõrguga on Heltermaa sadama territooriumil välja ehitatud veetorustik.

Kinnistuses veevarustuse välisvõrgu lahendus ja majandus-joogivee vooluhulk töötatakse välja ehitusprojekti koostamisel, kui on selgunud täpne hoonestus ja veevarustuse vajadus.

Torustikud ja armatuur

- Planeeritud veetorud paigaldatakse veevarustuse survetorudest PE PN10.
- Veetoru paigaldatakse minimaalselt 1,8 m sügavusele maapinnast.
- Plasttorud peavad vastama standardile EVS-EN12201.
- Plastmassist survetorude käsitlemine, transport ja ladustamine vastavalt RIL77 p.2 „Torud ja toruliitmikud ja kanalisatsioonikaevud“ nõuetele.

5.1.2 Tuletõrjerveevarustus

Krundi pos 1 hoonete veevajadus ehitiseväliseks tulekustutuseks on kuni 30 l/s 3 tunni jooksul.

Tulekustutusvesi on arvatud vastavalt Siseministri 18.02.2021 määrusele nr 10 „Veevõtukohta rajamise, katsetamise, kasutamise, korrahoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“.

Väline tulekustutusvesi võetakse olemasolevast veevõtukohast. Vajadusel on täiendavalt võimalik võtta tulekustutusvett merest.

Planeeritava hoonestuse täpsustumisel järgmises projekteerimisstaadiumis tuleb täpsustada täiendava välistulekustutusvee ning sisetulekustutusvee vajadus.

5.1.3 Reoveekanalisisatsioon

Olemasolev olukord

Planeeringuala sisene reovee kanalisatsioon on lahendatud lokaalselt – Heltermaa sadama territooriumil on olemasolev bioloogiline puhasti (PUH0390220) ning reoveekanalisisatsiooni torustik.

Planeeritud reoveekanalisisatsiooni üldpõhimõtted

Kuna sadama alale kavandatud täiendav hoonestuse maht on vähene, siis ei ole oodata reoveetekke olulist suurenemist, mistõttu on võimalik kasutada olemasolevat lokaalset reoveekanalisisatsiooni süsteemi vajadusel pikendades või ümberehitades olemasolevaid trasse.

Planeeritud krundi pos 1 liitumispunktiks lokaalse reovee kanalisatsiooni võrguga on Heltermaa sadama territooriumil välja ehitatud reoveekanalisisatsiooni torustik, mis suunab reoveed olemasolevasse bioloogilisse puhastisse.

Kinnistuse sisene kanalisatsiooni välisvõrgu lahendus ning kanalisatsiooni vooluhulk töötatakse välja ja täpsustatakse ehitusprojekti koostamisel, kui on selgunud täpne hoonestus ja reovee ärajuhtimise vajadus.

Reovee kanalisatsioonitorude ja -kaevude materjalid ning paigaldus

- Rajatavad isevoolsed reovee kanalisatsioonitorud ehitada PVC või PP reovee kanalisatsioonitorudest tugevusklass SN8, mis vastavad Euroopa Standardile EN1401.
- Plastmassist isevoolsed kanalisatsioonitorud peavad vastama RIL77 p.2 „Torud ja toruliitmikud ja kanalisatsioonikaevud“ nõuetele.
- Toru materjal peab vastama standardile EN 13476-3.
- Vaatluskaevudena kasutada tehases valmistatud reovee kanalisatsioonikaevusid PE või PP.
- Kaevud peavad vastama standardile EVS-EN 13598-2, kaevu tõusu- ja teleskoopтору min rõngasjäikus SN2 kN/m². Kaevuluugid peavad olema malmist ja vastama standardile EVS-EN 124.

- Ehitustehnilised tööd teostada vastavalt RIL 77 ja KT-02 viimaste väljaannete nõuetele ning valmistajatehase poolsetele soovitudele torude, ühenduste ja seadmete paigaldamiseks.

5.1.4 Sademeveekanaliseerimine

Olemasolev olukord

Planeeringuala sisene sademevee ärajuhtimine on lahendatud lokaalselt – Heltermaa sadama territooriumil on olemasolev sademevee torustik, millega kogutakse sademevesi kokku ja suunatakse osaliselt läbi puhastite merre. Haljasaladele kogunev sademevesi immutatakse pinnasesse.

Planeeritud sademeveekanaliseerimise üldpõhimõtted

Planeeritud krundilt pos 1 kokku kogutav sademevesi juhitakse ka edaspidi merre kasutades selleks olemasolevaid sademevee puhasteid ja merrelaske. Uue kaubakai piirkonda on ette nähtud täiendav sademevee puhasti ja merrelask.

Enne merre juhtimist puhastatakse kõvakattega parkimisplatsidelt kokku kogutav sademevesi liivapüüdjas ja I-klassi õlipüüdjas. Sademevee reostusnäitajate piirväärtused peavad vastama Vabariigi Valitsuse 18.11.2019 määrusele nr 61.

Vastavalt veeseaduse § 187 p 6 on sadamaehitiste maalt suublasse sademevee juhtimiseks vajalik vastav keskkonnaluba ehk veeluba.

Planeeringualal on soovituslik kasutada sademeveest vabanemiseks looduslähedasi lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda maastikukujundamise kaudu tekkekohas ning samaaegselt vältida sademevee reostumist.

Kinnistuse sisene sademeveekanaliseerimise ja -puhastite täpne lahendus töötatakse välja ehitusprojekti koostamisel, kui on selgunud kõvakattega platside suurus ja nende kasutusotstarve.

Sademevee kanalisatsioonitorude ja -kaevude materjalid ning paigaldus

- Rajatavad isevoolsed sademeveetorud ehitada PP või PE sademevee kanalisatsioonitotudest, mis vastavad Euroopa Standardile EN1401.
- Plastmassist isevoolsed kanalisatsioonitorud peavad vastama RIL77 p.2 „Torud ja toruliitmikud ja kanalisatsioonikaevud“ nõuetele.
- Toru materjal peab vastama standardile EN 13476-3.
- Vaatluskaevudena kasutada tehases valmistatud sademevee kanalisatsioonikaevusid PE või PP.
- Kaevud peavad vastama standardile EVS-EN 13598-2, kaevu tõusu- ja teleskoopitoru min rõngasjäikus SN2 kN/m². Kaevuluugid peavad olema malmist ja vastama standardile EVS-EN 124.
- Ehitustehnilised tööd teostada vastavalt RIL 77 ja KT-02 viimaste väljaannete nõuetele ning valmistajatehase poolsetele soovitudele torude, ühenduste ja seadmete paigaldamiseks.

5.2 Elektrivarustus

Detailplaneeringu elektrivarustuse osa lahenduse aluseks on Elektrilevi OÜ 09.09.2024 väljastatud tehnilised tingimused nr 479151.

Objektide elektrivarustus lahendatakse olemasolevate liitumispunktide baasil. Heltermaa sadama kinnistu üks olemasolev liitumispunkt asub Heltermaa sadama alajaama 0.4 kV jaotusseadmes (uue nimetusega AJ15750), mille peakaitse on 630A. Teine olemasolev liitumispunkt asub Aparelli alajaama 0.4 kV jaotusseadmes, mille peakaitse on 500A.

Detailplaneeringu elluviimisel tuleb analüüsida peakaitsete suurendamise või vähendamise vajadust vastavalt olukorrale.

Elektrikoormuste tabel

Pos nr	Nimetus	Arvutuslik elektrikoormus, Pa/Ia (kW/A)		Planeeritud liitumine
		Alajaama nr AJ15750 põhjal	Aparelli alajaama põhjal	
1	Heltermaa sadam		400/600	Alajaama 0.4kV seade
2	Heltermaa alajaam	400/600		Alajaama 0.4kV seade
	Tänavavalgustus	30/50		Tänavavalgustuse liitumiskilp
Planeeritud ala tarbijad kokku alajaamade kaupa (koos eriaegsusega)		430/650	400/600	

Käesolev lahendus on põhimõtteline. Konkreetsete objektide elektrivarustuse ehitusprojekti koostamine, sh ka alajaamade projekteerimine, toimub võrguvaldajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel arvestades objekti arhitektuuriga.

Kinnistusesed kaablitrassid, elektrikilbid ja välisvalgustuse võrgud lahendatakse ehitusprojekti koostamisel.

5.2.1 Roheenergia tootmise võimalused

Detailplaneeringu ja selle KSH aruande koostamise käigus selgitakse välja eeltingimused üksiku energiatuuliku paigutamiseks planeeringualale.

Sadama valdaja poolt on lähtealusena soovitud alale (Iõunamuuli tippu) tulevikus u 1 MW tuuliku kavandamist. Tänapäevases mõistes on tegu seega pigem väiksemate mõõtmetega tuulikuga (aga mitte väiketuulikuga). Lähim elamu jääks tuulikust u 350 m kaugusele ja tuuliku ning elamute vahele jääb aktiivselt kasutatav sadama territoorium.

Hiiu maakonnaplaneeringu 2030+ ja selle lisa Lisa 6. Hiiu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Tuuleenergeetika“ kohaselt tohib väljaspoole maakonnaplaneeringuga määratud tuuleparkide arendusalasid kavandada ainult tuulikuid, mille võimsus on alla 200 kW ja müratase alla 110 dB. Arvestades kehtivat piirangut oleks võimalik alale detailplaneeringuga kavandada kuni 200 kW tuulik nt Vestas V25 või analoog, mille torni kõrgus on u 30 m ja rootori diameeter u 25 m.

Tehniliste tingimuste osas on koostöös Kaitseministeeriumiga (05.05.2023 kiri nr 12-1/23/1274) välja selgitatud, et Heltermaa sadama territooriumile on käesoleval hetkel võimalik püstitada elektrituulik absoluutkõrgusega kuni 32 meetrit (maapinnast kõrgusega 28-31 meetrit - sõltuvalt asukohast planeeringualal). Kõrgem elektrituulik võib vähendada riigikaitseliste ehitiste (antud juhul radari töövõimet). Samas on Kaitseministeerium oma arvamuses välja toonud ka, et neile teadaolevalt rakenduvad 2026. aastal mereala tuuleenergeetika kompensatsioonimeetmed, peale mida on võimalik elektrituulikule seatavast kõrgusepiirangust nimetatud planeeringualal loobuda. Sellest lähtuvalt on võimalik alale kõrgema üksiktuuliku rajamine peale 2026ndat aastat.

KSH raames teostati üksiktuuliku müra ja varjutuse modelleerimine programmiga WindPro 4.0. Tuuliku osas kasutati WindPro tuulikute andmebaasis olevaid Nordex N54 (arendaja soovidele vastavat tuulikut iseloomustav) ja Vestas V25 (maakonnaplaneeringu tingimustele vastavat tuulikut iseloomustav) kohta WindPro tuulikute andmebaasis olevaid tootjapoolseid andmeid. Nordex N54 müraheide on $L_{wA}=101,7$ dB(A) ja Vestas V25 puhul on $L_{wA}=98,4$ dB(A).

Müra modelleerimisest ilmnes, et elamualadel tuulikust põhjustatud rangeima normtaseme ehk tööstusmüra öise sihtväärtuse (40 dB) ületamist võib esineda ebasoodsatel ilmastikutingimustel (allatuult, tuuliku täisvõimsusel töötamisel) neljal sadama lähiala elamualal suurema müratasemega tuuliku (Nordex N54 või analoog) kasutamisel. Müra piirväärtuse (öösel 45 dB) ületamist samas ühelgi elamualal oodata ei ole. Samuti ei ole oodata päevase aja tööstusmüra sihtväärtuse (50 dB) ületamist.

Väiksema müratasemega tuuliku (Vestas V25 või analoog) kasutamisel ühelgi elamualal müra sihtväärtuse ületamist oodata ei ole.

Varjutuse osas ilmnes, et arvestades tuuliku asukohta ja mõõtmeid, siis suurema tuuliku (Nordex N54 või analoog) kasutamisel tuuliku liikuv vari häirival tasemel (häirivaks peeti kliimatingimusi arvestamata arvutades aastas summaarselt üle 10 h/a varjutust) võib hakata langema Kiviranniku elamualale. Väiksema tuuliku (Vestas V25 või analoog) kasutamisel häirival tasemel varjutust ühelgi elamualal ei teki.

Sadama alale jääb lisaks sidemast. Planeeringu edasisel koostamisel tuleb teha koostööd sidemasti operaatoritega ning Politsei- ja Piirivalveametiga. Tuulikud võivad halvendada teatud juhtudel sidevõrkude tööd ning koostöös ametite jt osapooltega tuleb selgitada võimalike piirangute ulatus. Üksiktuuliku puhul on

võimalik mõju küll eeldatavalt väikese ulatusega, kuid samas sadama puhul on sideteenuste kvaliteedi tagamine väga oluline.

Heltermaa sadama hoonete katustel on tänaseks päikesepaneelid olnud kasutusel juba mõnda aega. Planeeringulahenduses nähakse ette alale hoonestuse lisandumisel võimalus ka päikesepaneelide lisamiseks. Eelistada tuleb asukohtadena eeskätt hoonete katuseid, seinu jt kõvakattelisi alasid. Teede (analoogselt ka laevaliikluse) läheduses tuleks paigutada päikesepaneelid nii, et nendelt peegelduv valgus ei pimestaks liiklejaid. Peegelduse vältimiseks on võimalik paneelide pind katta matistava kihiga või kasutada struktureeritud pinnaga paneele.

5.3 Tänav- ja sadamaala valgustus

Juurdepääsutee ja ristmiku piirkonna valgustuseks on ette nähtud terasmastidele paigaldatud LED-lampidega välisvalgustid. Tänavavalgustuse toiteliinid ehitatakse kaabelliinidena. Elektrivarustus on ette nähtud olemasoleva toitevõrgu baasil.

Käesoleval hetkel asuvad Heltermaa sadama territooriumil tänavavalgustuse valgustid terasmastidel. Detailplaneeringuga on ettenähtud tänavavalgustuse mastid ümber tõsta. Heltermaa sadama ooteala rajades asuvad olemasolevad tänavavalgustuse kaabelliinid ja valgustid demonteeritakse.

Välisvalgustuse maht ja kaablite paigaldamine lahendatakse ehitusprojekti staadiumis. Välisvalgustuse ehitusprojekti koostamine toimub võrguvaldajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

5.4 Sidevarustus

Detailplaneeringu ala sidevarustuse planeerimisel on aluseks:

- Telia Eesti ASi 23.08.2024 väljastatud telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 39103256 ning
- ELA SA 02.09.2024 väljastatud tehnilised tingimused nr TT3593.

Heltermaa sadama territooriumil asub Telia Eesti AS'ile kuuluv sidekaev nr HLT-3, mis planeeringulahenduse kohaselt jääb planeeritava sõidutee alale, mistõttu on ettenähtud sidekaev ümber tõsta haljasalale. Sidekaevu HLT-3 rekonstrueerimise vajadus ja maht täpsustatakse ehitusprojekti staadiumis.

Uus sidekanalisatsioon ehitatakse 100 mm läbimõõduga plasttorudest, igale krundile on ettenähtud individuaalne sidekanalisatsiooni sisestus. Sidekanalisatsiooni hargnemistel kasutatakse r/b sidekaevusid. Kaabliitorude normide kohane paigaldussügavus sõidutee all on minimaalselt 1,0 m, väljaspool sõiduteed 0,7 m maapinnast.

Sidekaablite maht ja sidekaablite paigaldamine juurdepääsuvõrgu osas lahendatakse ehitusprojekti staadiumis. Sidevarustuse ehitusprojekti koostamine toimub võrguvaldajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

Telia Eesti ASi siderajatistega ühendamine on lubatud teostada ainult sidetööde litsentsi omaval firmal ja Telia Eesti AS-i poolt väljastatud tööloa alusel. ELASA siderajatistega ühendamine on lubatud teostada ainult sidetööde litsentsi omaval firmal ja ELASA poolt väljastatud tööloa alusel.

Ehitusprojekti koostamisel tuleb lähtuda järgmistest dokumentidest:

- Majandus- ja taristuministri 14. aprilli 2016.a. määrus nr 34 „Topogeodeetilisele uuringule ja teostusmõõdistamisele esitatavad nõuded“;
- Telia dokument „Telia Eesti AS nõuded ehitusgeodeetilistele uurimistöodele“;
- Telia dokument „Liinirajatiste projekteerimine ja maakasutuse seadustamine. v4.“;
- Telia dokument „Üldnõuded ehitusprojektide koostamiseks ja kooskõlastamiseks ning ehitamiseks liinirajatiste kaitsevööndis“.

5.5 Soojusvarustus

Kuna planeeringuala ei asu kaugküttepiirkonnas, tuleb kavandatavate hoonete soojusvarustus tagada lokaalsete lahendustega. Lokaalsete soojavarustuse lahenduste puhul on soovitatav kasutada energiasäästlikke ning keskkonda minimaalselt saastavaid süsteeme. Keelatud on märkimisväärselt jääkaineid lendu paiskavad kütteliigid nagu raskeõlid ja kivisüsi.

5.6 Nõuded ehitusprojekti koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas

Üldised nõuded:

- Elutähtsate seadmete nagu elektrikilbid, pumplad jmt ± 0.00 peab olema minimaalselt 1,63 m (EH2000 süsteemis).
- Ehitusprojektide koostamiseks tuleb tellida tehnovõrkude valdajatelt tehnilised tingimused ja projektid kooskõlastada võrguvaldajatega.
- Ehitustegevus navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas tuleb kooskõlastada Transpordiametiga. Samuti tuleb Transpordiametiga kooskõlastada navigatsioonimärkide rajamine või rekonstrueerimine. Kooskõlastamiseks on vajalik esitada vastavad projektid.

Elektrivarustus:

- Tööjoonised kooskõlastada täiendavalt võrguvaldajaga.
- Tööjooniste staadiumiks taotleda uued tehnilised tingimused täpsustatud koormustega.

5.7 Kavandatud kitsendused ja servituutide vajaduse määramine

Planeeritud alal asub ja sellele ulatub nii olemasolevatest kui ka planeeritud tehnovõrkudest ja rajatistest tulenevaid kitsendusi ja piiranguid.

Detailplaneeringu joonisel DP-3 Põhijoonis on kajastatud graafiliselt ja kruntide kasutamise tingimuste tabelis kirjeldatud määratud servituutide ja kitsenduste vajadusi.

Detailplaneeringus on tehtud ettepanekud krundi kasutamist kitsendavate servituutide seadmiseks, mis on vaja seada tehnovõrkude kasutamise, hooldamise, paigaldamise ja kasutamise tagamiseks. Servituutide ulatust võib ehitusprojektis täpsustada.

6 KESKKONNATINGIMUSED

6.1 Keskkonnamõju strateegilise hindamine (KSH) ja läbiviidud uuringud

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 6 lg 1 p 16 kohaselt on maismaaga ühendatud kai püstitamine, kui see teenindab 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluseid, ning § 6 lg 1 p 17 kohaselt mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 kuupmeetrit olulise keskkonnamõjuga tegevus, mille korral tuleb läbi viia keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).

Detailplaneeringu algatamistaotlusest nähtus, et planeeritav kaubakai hakkab teenindama aluseid, mille veeväljasurve ületab 1350 tonni. Kaubakai rajamisel uputatakse merre tahkeid aineid mahuga üle 10 000 m³ ja tuleb teostada süvendustöid mahuga üle 10 000 m³.

Eeltoodust lähtuvalt otsustas Hiiumaa Vallavolikogu oma 16.12.2021 otsusega nr 20 algatada detailplaneeringu koostamisega paralleelselt ka keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) läbiviimise.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärk on anda tegevusloa andjale ja teistele huvitatud osapooltele teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.

Mõjude hindamise käigus käsitleti KSH-s järgmiseid teemasid:

- Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele;
- Mõju merekeskkonnale
- Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadetele ja kaitstavatele loodusobjektidele;
- Mõju kliimale ja kliimakindlus;

- Mõju liikluskoormusele ja skeemile;
- Mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale, sh tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale;
- Mõju kultuuripärandile;
- Mõju hädaolukordadest ja mõju laevaliikluse ohutusele ning
- Roheenergia tootmise seadmete mõjud

Detailplaneeringu ja KSH raames on teostatud mitmeid täiendavaid uuringuid ja hinnanguid:

- liiklusuuring;
- hüdrodünaamiline modelleerimine ja navigatsiooni hinnang;
- kalastiku uuring;
- kultuuriväärtuste uuring;
- linnustiku ekspertarvamus;
- mereelupaikade ja põhjaelustiku uuring;
- setete reostusuuring ning
- tuulegeneraatori analüüs.

KSH aruanne koos kõigi lisade ja uuringutega on lisatud detailplaneeringu materjalidele.

6.1.1 KSH tulemused ja leevendavad meetmed

KSH aruandes analüüsiti detailplaneeringuga kavandatava tegevuse eeldatavalt kaasnevat mõju erinevate keskkonnaaspektide lõikes, mille tulemused on esitatud alljärgnevas tabelis.

Mõju valdkond	Hinnang
Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele	Oluline mõju puudub (neutraalne) leevendavate meetmete rakendamisel. Mitte kasutada kaadamiseks kaadamisala K2 piirkonda, mis jääb kaardistatud liivamadalatele lähemale kui 500 m.
Mõju merekeskkonnale	Mõju vähesel määral negatiivne, leevendavate meetmete rakendamisel võimalik olulist ebasoodsat mõju vältida. Allalternatiividest väiksema mõjuga kaadamisala K1, kuna põhjataimestiku ja -loomastiku levialaga kattuvus väiksem).
Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele	Oluline mõju puudub (neutraalne) leevendavate meetmete rakendamisel

Mõju valdkond	Hinnang
Mõju kliimale ja kliimakindlus	Mõju sadama kliimakindlusele on tugevalt positiivne. Mõju kliimale on neutraalne või taastuenergialahenduste kasutuselevõtul senist süsiniku jalajälge vähendav.
Mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale, sh tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale	Mõju piirkonna arengule, ettevõtlusele, puhkemajandusele ja turismile on mõõdukalt positiivne. Mõju turvalisusele (eeskätt liiklusohutusele) on tugevalt positiivne.
Roheenergia tootmise seadmete mõjud	Elektrituuliku rajamisel võib esineda mõõdukas negatiivne mõju lähiala elanikele ja linnustikule.
Mõju kultuuripärandile	Oluline mõju puudub (neutraalne).
Ressursitarve	Mõju ebasoodne. Allalternatiividest väiksema mõjuga L1 ja K1.
Vastavus strateegilistele dokumentidele	Vastab

Hinnangutest ja mõjude kokkuvõtlikust esitusest saab järeldada, et kavandatava tegevusega ei kaasne olulisi tugeva negatiivse mõjuga aspekte. Kaasnevad negatiivsed mõjud on leevendatavad.

KSH aruandes on toodud valdkondade kaupa koondloetelu ettepanekutest ja leevendavatest meetmetest, millega on soovitatav arvestada, et detailplaneeringus kavandatud tegevusega kaasnevat võimalikku ebasoodsat mõju ennetada, vältida, vähendada ja leevendada ning põhjendatud juhul heastada.

Meetmed merekeskkonna kaitseks:

- Mitte kasutada kaadamiseks kaadamisala K2 piirkonda, mis jääb kaardistatud liivamadalatele lähemale kui 500 m.
 - Heljumi leviku lokaliseerimiseks kaadamisala piiresse, tuleb kaadata võimalikult tuulevaikse ilmaga. Kaadamisala siseselt täpsema asukoha valik sõltub kõige enam töö teostamise hetkel valitsevatest ilmastikuoludest. Soodsate ilmaolude korral ehk tuule kiiruse juures kuni 3m/s tuleks kaadamise punkt valida võimalikul kaadamisala keskel. Kui tuule kiirus on kuni 5 m/s, tuleks kirde- ja kagutuule korral kaadamispunkt valida kaadamisala lõunapoolses osas ning edela- ja loodetuulte korral kaadamisala põhjapoolses osas.
- Vilsandi meteoroloogiajaama andmete alusel esines 2023 aastal alla 3 m/s tuulega tunde 1924 h, alla 5 m/s tuulega tunde 4613 h.

- Seega võib meedet pidada rakendatavaks.
- Tuule kiirusest lähtuvaid piiranguid sadamas ette tulevatele süvendamistele ja kaadamistöödele ette ei nähta. Tehnoloogiliselt on ilmselt mõistlik peatada tööd merel, kui tuule kiirus ületab merel 10 m/s. Vilsandi meteoroloogiajaama andmete alusel esines 2023 aastal üle 10 m/s tuulega tunde 588 h. Seega võib meedet pidada rakendatavaks.
 - Ehitustöödel kasutatav tehnika peab olema töökorras ja ei tohi põhjustada täiendavat pinnase- ega veereostust. Saasteainete looduskeskkonda sattumisel, avarii või selle ohu korral koheselt võtta tarvitusele abinõud avariilise reostuse peatamiseks ja likvideerimiseks või ennetamiseks.
 - Ehitusmaterjalide, jäätmete ja muude tööks vajalike materjalide ladustamiskohad peavad olema sellised, kust on välistatud nende sattumine merre.
 - Süvendamine ja kaadamine planeerida võimalikult lühiajalisena, et minimeerida mõjusid põhjaloomastikule ja kalastikule, mis on oluliseks toiduressursiks ala kasutavatele veelindudele.
 - Süvendus- ning kaadamistegevus viia läbi väljaspool kevadperioodi ehk vältida tuleks töid aprillis, mais ja juunis, kus tegevus võib mõjutada kalade kudemist.
 - Otstarbekas on süvendatavat materjali, mille omadused on selleks sobilikud, maksimaalselt kasutada kohapeal sadamaehitiste ja platside ehitusel või ka mujal läheduses asuvatel objektidel ehituseks.
 - Kaubakai ja lõunamuul-kai edasisel projekteerimisel eelistada väiksema ehitusmaterjalide tarbega tehnilisi lahendusi. Ressursside säästliku kasutuse seisukohalt on eelistatud L-elementidest ehitamine, mis võimaldab süvendatavat materjali tagasitäitena kasutada ja vähendab seega kaadamise vajadust kaadamisalale.

Meetmed linnustiku kaitseks (sh Natura linnuala kaitse-eesmärkidele mõjude vältimiseks):

- Süvendus ja kaadamistöid vältida 1. aprillist kuni 15 juulini, sest sellel ajavahemikul kasutavad nii sadamala lähiala ja kaadamisala piirkonda pesitsevad veelinnud. Antud ajavahemikul võib süvendus- ja kaadamistöid põhjustada nii otsest häiringut kui toidubaasile ebasoodsat mõju.
- Kuna veelindude poolne intensiivne mereala ja laidude ümbruse kasutus kestab pikemal perioodil (u aprillist- augustini), siis tuleb kaadamisel pargase sõidukoridor hoida maksimaalselt kattavana Rohuküla–Heltermaa laevateega (millel esineva laevaliiklusega on piirkonna linnustik kohanenud). Vältida pargase sattumist laidude lähipiirkonda. Linnuparvede esinemisel hoida pargase sõidukiirus madal.
- Süvendamine ja kaadamine planeerida võimalikult lühiajalisena, et minimeerida mõjusid põhjaloomastikule ja kalastikule, mis on oluliseks toiduressursiks ala kasutavatele veelindudele.
- Sadama alale uute hoonete kavandamisel kasutada klaaspindade peegeldust vähendavaid võtteid, mis vähendaks lindude hukkumist kokkupõrkel suurte klaaspindadega.

Meetmed bioloogilise mitmekesisuse kaitseks:

- Vältida ehitusmaterjalide ladustamist ning ehitustegevust planeeringuala lõunaosas jäänud sademevee kanalist lõuna pool. Meede võimaldab säilitada rannaniidu ja potentsiaalsed kaitsealuste taimeliikide kasvukohad.
- Ehitiste ja rajatiste aluselt maa-alalt eemaldatud kasvupinnas tuleb kasutada sihipäraselt ehitusobjektidel või suunata taaskasutusse muudele objektidele.
- Mitte kasutada haljastuses võõrliike. Eelistatud on piirkonnas iseloomulike kohalikku päritolu liikide kasutamine haljastuse rajamiseks.

Meetmed inimese tervise, heaolu ja vara kaitseks:

- Vältida mürrarikkaid ehitustöid sadama territooriumil öisel ajal.
- Ehitustegevuse käigus tuleb tagada rannikumere veetaseme seirejaama funktsioneerimine ning seadmete ohutus. Seirejaama vahetus läheduses ehitustööde alustamisest tuleb teavitada Keskkonnaagentuuri.
- Hiiumaa valla kliima- ja energiakava kohase laevaliiklust puudutava kliimaeesmärgi täitmiseks tuleb planeeringus sellega arvestada ning näha ette perspektiivne võimalus kaldaelektriseadmete rajamiseks kaidele.
- Päikesepaneelide kavandamisel tuleks eelistada nende paigutamist hoonetele või tehisobjektide lähedusse. Teede (analoogselt ka laevaliikluse) läheduses tuleks paigutada päikesepaneelid nii, et nendelt peegelduv valgus ei pimestaks liiklejaid.
- Päikesepaneelid peavad vastama õigusaktidega kehtestatud elektromagnetilise ühilduvuse nõuetele jm asjakohastele nõuetele ning standarditele. Elektromagnetilise ühilduvuse nõuetele mittevastavad päikeseelektrijaamad võivad vähendada riigikaitse ehitise töövõimet.
- Hoonete konstruktiivse ja tehnilise lahenduse kavandamisel lähtuda energiasäästlike hoonete kontseptsioonist. Järgnevates projekteerimisstaadiumites analüüsida hoonete energiakulu, energiatarbimise efektiivsust ja heitmete vähendamise meetmeid. Näha planeeringus ette võimalused hoonete ja platside lahendustes alternatiivsete energiaallikate (eeskätt päikeseenergia) kasutamiseks.
- Vältimaks olukorda, kus pikemad laevad ulatuvad sihitulede sektorisse ja hakkavad neid varjama, tuleks võtta arvesse KSHs toodud navigatsioonimärgistuse täiendamise ettepanekut.
- Avariilukordade vältimiseks tuleb tagada turvalisus uue kaubasadama territooriumil. Kaubasadama maa-ala tuleb enne sadamateenuste osutamise alustamist piirata aiaga ning korraldada isikute sadama-alale sissepääsu kontroll ja registreerimine.

Meetmed tuulegeneraatori edasisel kavandamisel oluliste ebasoodsate mõjude vältimiseks:

- Kehtiva maakonnaplaneeringu tingimuste järgimisel ei ole alale võimalik kavandada tuulikut, mille võimsus ületaks 200 kW.
- Tänapäevaste tingimustel on sadama territooriumile võimalik püstitada elektrituulik absoluutkõrgusega kuni 32 meetrit. Kõrgem elektrituulik võib vähendada riigikaitse ehitiste töövõimet. Kaitseministeerium on oma arvamuses välja toonud, et neile teadaolevalt rakenduvad 2026. aastal mereala tuuleenergeetika kompensatsioonimeetmed, peale mida on võimalik elektrituulikule seatavast kõrgusepiirangust antud planeeringualal loobuda. Seega on riigikaitsele vaatates lähtuvalt võimalik planeeringualale

kõrgema kui 32 m absoluutkõrgusega tuuliku kavandamine, kui selle rajamisaeg jääb peale 2026. aastat.

- Tuuliku täpsemal kavandamisel tuleb selle rajamine kooskõlastada Politsei- ja Piirivalveametiga ja teha koostööd planeeringualale jääva sidemasti haldajaga. Tagada tuleb, et tuulik ei halvendaks meresidesüsteeme.
- Kavandatava tuuliku osas linnustikule avaldavate mõjude vältimiseks oleks tõhusaim meede tuuliku rajamisest antud alale loobuda.

Juhul, kui tuuliku rajamisest loobumine ei ole taastuenergia eesmärke ja varustuskindluse tagamise vajadust arvestades võimalik, siis tuleb teostada tuuliku rajamiseks linnustiku uuring, mille raames selgitatakse perspektiivse tuuliku asukohta hõlmav vähemalt 1 aasta kestev linnustiku punktvaatlus vastavalt üle-eestilise maismaalinnustiku analüüsi aruandes kirjeldatud meetodikale. Vastavalt uuringu tulemustele hinnata linnuala kaitse-eesmärgiks olevate ja uuringu alusel tuuliku mõjualas esinevate liikide hukkumissagedust. Töötada välja meetmed, mis vähendavad hukkumissageduse ebaolulisele tasemele.

Meetmed võivad seisneda tuuliku nähtavuse tõstmises linnustiku jaoks, kuid võivad hõlmata ka nt tuulikut tööaja piiramist linnustiku jaoks kõrgendatud ohuga perioodil. Arvestades alale kavandada lubatava tuuliku väiksust tulenevalt maakonnaplaneeringu tingimustest ja paiknemist aktiivselt kasutataval sadamaalal, siis on võimalik oluline ebasoodne mõju linnustikule välistada tehniliste ja ajaliste meetmetega.

- Tuuliku rajamisel võib esineda lähimatel elamualadel tööstusmüra öise sihtväärtuse ületamine kui kasutatakse tuulikut, mille müraheide $L_{wA} < 100$ dB(A). AÕKS § 56 lg 2 p 2 kohaselt on müra sihtväärtus suurim lubatud müratase uute üldplaneeringutega aladel, kuid see ei tähenda seda, et muudel aladel oleks müra sihtväärtus kaalumisel asjakohatu. PlanS § 8 järgi tuleb planeerimismenetluses olemasolevaid keskkonnaväärtusi põhimõtteliselt säilitada. Ruumilisel planeerimisel ei tule lähtuda üksnes õigusnormidega seatud piiridest, vaid leida optimaalne tasakaal kõigi puudutatud isikute huvide vahel. Müraolukorra olulist halvendamist tuleb järelikult püüda vältida ka allpool müra piirväärtust, kui see on mõistlikult võimalik. Müra sihtväärtused on kehtestatud terviseriskide ennetamiseks.
- Häirival tasemel varjutuse vältimiseks Kiviranniku elamualal tuleb säilitada puistut tuuliku ja elamuala vahelisel alal. Alternatiivina on võimalik kasutada tuulikul tehnilisi meetmeid varjutuse vältimiseks (peatada labade liikumine ajaks, mil päike paistab, esineb tuul ja vari saab päikesenurgast lähtuvalt elamualale langeda) või kasutada alal väiksemat tuulikut (KSHs hinnatud 30 m torni ja 25 m läbimõõduga rootori korral elamualadel häirival tasemel varjutust nt ei esineks, sest häirival tasemel vari ei ulatu elamualani).

Keskkonnaseire ettepanek:

- Arvestust tuleb pidada süvendatava ja merre paigutatavate materjalide mahtude kohta. Vastav ülevaade tuleb esitada keskkonnaloa veekasutuse aastaaruande raames vastavalt kehtivale korrale.
- Kaadamisala tuleb jagada ruutudeks ja pidada arvestust kaadatava pinnase mahu kohta igasse ruutu.

- Perspektiivse kaadamisala kaadamisalana kasutusele võtmisel on vajalik vähemalt esimese hooaja jooksul kaadamisele järgneval ajal läbi viia seire reaalsest kaadamiskohast kuni 1 km raadiuses tuvastamaks võimalikku negatiivset mõju kaadamisala ümbritsevale merepõhjale. Seiratavateks parameetriteks peaksid olema merepõhja koosluste struktuur ja selle võimalikud muutused.

6.2 Vajalikud keskkonnaload

Detailplaneeringu koostamisel on analüüsitud keskkonnalubade taotlemise vajadust lähtuvalt koostamise ajal teadaolnud informatsioonist.

Vastavalt veeseaduse § 187 on veeluba vajalik, kui

- juhitakse sademevett suublasse jäätmekäitlusmaalt, tööstuse territooriumilt, sadamaehitiste maalt, turbatööstusmaalt ja muudest kohtadest, kus on saastatuse risk või oht veekogu seisundile (p 6);
- süvendatakse veekogu või paigutatakse veekogu põhja süvenduspinnast mahuga alates 100 kuupmeetrist (p 8);
- paigutatakse veekogusse tahkeid aineid mahuga alates 100 kuupmeetrist (p 10) ja
- kaadatakse mahuga alates 100 kuupmeetrist (p 11)

Sellest lähtuvalt on veeluba vajalik taotleda planeeringualal kavandatud rajatiste (põhjamuul, kaitsemuul-kai, kaubakai, lõunamuul-kai) rajamiseks ning süvendustööde teostamiseks. Planeeringualast väljaspool on vajalik veeluba taotleda süvendatud materjali kaadamiseks väljavalitud kaadamisalal.

Püsivat veeluba on vajalik taotleda planeeringuala sademevee juhtimiseks merre.

Detailplaneeringus ei ole kavandatud tegevust, milleks on vajalik taotleda õhusaasteluba või mis vastavalt jäätmeaaduse § 73 lg 2 nõuaks jäätmeloa taotlemist.

Detailplaneeringu elluviimisel tuleb täpsustada keskkonnalubade taotlemise vajadus lähtuvalt krundile ehitatavate hoonete kasutusotstarvetest ja krundile plaanitavast tegevusest.

6.3 Lokaalsete ehitusaegsete ja käitamiseaegsete mõjude leevendamise meetmed planeeritud alal

Mõningaid ebamugavusi (müra, ehitusmaterjalide vedu jne) on lähialal oodata eelkõige ajutiselt uue hoonestuse ja kommunikatsioonide rajamise ajal. Ehitamine toimub aga konkreetse projekti alusel ning tööde käigus tuleb kinni pidada kehtivatest tööohutuse-, tuletõrje-, keskkonnakaitse- ja tervisekaitsenõuetest.

Juhul, kui edasistes projekteerimis- ja ehitusstaadiumites ning hoonete eksploatatsioonil tagatakse kõikidest kehtivatest keskkonnakaitsealustest nõuetest

ja headest tavadest kinnipidamine, pole eeldada antud detailplaneeringu realiseerimisest tulenevat ümbruskonna keskkonnaseisundi halvenemist.

Ehitusaegsete lokaalsete ja edaspidise ekspluatatsiooni mõjude leevendamise meetmed sh põhjavee kaitseks, tagamaks vee kvaliteedi püsimise ja vältimaks kavandatavate tegevuste võimalike kahjulikke mõjusid.

Ehitusprojekti koostamisel tuleb arvestada ehitusaegsete lokaalsete mõjude leevendamiseks järgmiste meetmetega:

- arvestada seadustest/määrustest ja detailplaneeringus toodud nõuetega;
- arvestada kooskõlastuse andnud organisatsioonide ettekirjutustega;
- järgida looduskaitselisi põhimõtteid ning otsida võimalusi keskkonnale kahjulike tagajärgede minimeerimiseks;
- maksimaalselt säilitada olemasolevat looduslikku keskkonda piiritledes ehitustegevusega mõjutatav ala;
- nii ehitus- kui ka olmeprahi käitlemine korraldada vastavalt Hiiumaa valla linna jäätmehoolduseeskirjale;
- ehituse käigus tekkinud ohtlike jäätmete eraldi kogumine ning jäätmete üleandmise tagamine vastavat jäätmeluba omavale isikule.

Võimalikud avariiohtlikud olukorrad ja nende vältimise meetmed:

- lokaalse veevarustuse ning reo- ja sademeveekanaliseerimise väljaehitamine ja selle laitmatu funktsioneerimise tagamine;
- reostusohu pinnasele, pinna- ja põhjaveele võib põhjustada suurem avarii reoveetrassidega või kütteleke. Sel juhul on oluline, et avarii likvideeritakse võimalikult kiiresti. Vajadusel tuleb sulgeda ühendus avariilisel trassil;
- ehituse käigus tekkinud reostus, mis on põhjustanud või mis võib põhjustada ohtu põhjaveel, tuleb teavitada viivitamatult Keskkonnaametit ning järgida nende antud juhiseid;
- arvestada, et ehitamise ajal ei koormataks keskkonda saasteainetega, vältida masinatest tingitud õlireostust. Vajalik on ehitusjääkide õigeaegne ja pidev koristamine;
- vajadusel luua ajutine (ehitusaegne) saasteainete kogumise ja puhastamise süsteem (kaasarvatud vajalike sanitaar-hügieeniliste tingimuste tagamine ehitajatele);
- mehhanismidest õlireostuse tekke puhul kasutada õli siduvaid puisteaineid (nt. saepuru jmt), mis kogutakse kokku ja saadetakse ohtlike jäätmete käitlemiskohta;
- ehitusprotsessis tuleb kasutada vaid kvaliteetseid ehitusmaterjale ning ehitusmasinaid tuleb hooldada, et vältida võimalikku keskkonnareostust nt lekete näol. Töötajad peavad olema spetsiaalse hariduse ja teadmistega. Samuti on oluline, et ehitustöid ja nende järelevalvet teostatakse kõiki õiguseid omavate ettevõtete poolt;
- maksimaalselt arvestada, et tegevusmõju ei ületaks planeeringuala piire, mis võib põhjustada reostusohulikke olukordi.

7 PLANEERINGU ELLUVIIMISE TEGEVUSKAVA

Detailplaneeringu elluviimise tegevuskava etapid:

- detailplaneeringus ettenähtud kruntide moodustamine;
- tehnovõrkude, rajatiste ja teede ehitusprojekti koostamiseks tehniliste tingimuste taotlemine (sh riigitee alusel maal Transpordiametilt), projektide koostamine koos vajalike detailplaneeringus nõutud lisauuringute teostamisega;
- Hiiumaa Vallavalitsuse poolt ehituslubade väljastamine tehnovõrkude, rajatiste ja teede ehitamiseks ning Transpordiameti poolt ehituslubade väljastamine riigitee alusel maal teede ehitamiseks;
- uute planeeritud tehnovõrkude ja teede ehitamine;
- Hiiumaa Vallavalitsuse poolt kasutuslubade väljastamine tehnovõrkudele, rajatistele ja teedele;
- Hiiumaa Vallavalitsuse poolt ehituslubade väljastamine hoonete ehitamiseks;
- detailplaneeringus määratud servituutide seadmine;
- uute planeeritud hoonete ehitamine;
- Hiiumaa Vallavalitsuse poolt kasutuslubade väljastamine hoonetele.

Detailplaneeringu elluviimise üldised põhimõtted:

- Detailplaneering on pärast kehtestamist aluseks planeeringualal edaspidi teostavatele maakorralduslikele ja ehituslikele projektidele. Planeeringualal edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele seadustele, projekteerimismõnidele ja heale projekteerimistavale.
- Planeeringuga ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid ega kahjustada ka avalikku huvi.
- Katastriüksuse igakordsel omanikul tuleb tagada, et kavandatav ehitustegevus ei kahjustaks naaberkruntide omanike õigusi või kitsendaks naabermaaüksuste maa kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus). Juhul, kui planeeritava tegevusega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama kahju tekitanud krundi igakordne omanik.
- Detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne Hiiumaa vallale kohustust detailplaneeringukohaste teede ning tehnorajatiste väljaehitamiseks ega vastavate kulude kandmiseks. Planeeringuga seatud ehitusõigused peab realiseerima iga planeeritava krundi valdaja. Krundi omanik on kohustatud ehitised välja ehitama ehitusprojekti ja ehitusloa alusel.
- Detailplaneeringujärgsed avalikult kasutatavad teed, haljastus, tehnovõrgud ja –rajatised peavad vastama seadustes ja standardites esitatud kvaliteedinõuetele.
- Hiiumaa vald ei väljasta ehitusluba mistahes hoonetele enne, kui detailplaneeringukohased ja sellega funktsionaalselt seotud rajatised on nõuetekohaselt välja ehitatud ning neil on kasutusluba olemas.

Transpordiameti nõuded planeeringu elluviimisel:

- Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
- Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

- Vastavalt ehitusseadustiku § 99 lg 3 tuleb riigiteega ristumiskoha ümberehituse korral taotleda nõuded projektile Transpordiametilt.
- Arendusega seotud ristumine riigiteega tuleb rajada ja nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.
- Vastavalt sadamaseaduse § 16 lg 6 tuleb enne ehitustööde algust kooskõlastada Transpordiametiga sadamarajatise turvalisuse detailid ja vajadusel muuta rajatise turvaplaani.

Koostanud:

Ülle Kadak
Detailplaneeringute juhtivkonsultant
Ruumilise keskkonna planeerija tase 7

Veiko Rakaselg
Projektijuht