



Tartu Arhitektuuribüroo OÜ
EEP001313, 26.03.2008, rg-kood 10439501
Ülikooli 4-3, 51003 Tartu
tel +372 730 8260, e-post arhpro@arhpro.ee

Töö nr DP-36-16

**Matsi küla
Varbla vald
Pärnumaa**

MATSI SADAMA KINNISTU DETAILPLANEERING

I köide

Huvitatud isik: **Varbla Vallavalitsus**

Büroo juhataja: **Evelyn Jallai**

Vastutav spetsialist: **Roman Smuškin**
volitatud arhitekt 7

Planeerija: **Janne Vaine**

**Tartu
2017**

DETAILPLANEERINGU KOOSSEIS

I SELETUSKIRI

1. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED JA EESMÄRK.....	4
2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS.....	5
3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED	7
4. ÜLDPLANEERINGU MUUDATUSE ETTEPANEK	8
5. PLANEERINGU LAHENDUS.....	9
5.1. Planeeritava ala kruntideks jaotamine	10
5.2. Krundi ehitusõigus	10
5.3. Krundi hoonestusala piiritlemine	11
5.4. Ehitiste arhitektuurinõuded.....	11
5.5. Paadisadam.....	11
5.5.1. Teenindatavad ujuvvhendid.....	12
5.5.2. Sildumisrajatised.....	13
5.5.3. Teenindusrajatised	13
5.6. Liiklus- ja parkimiskorraldus	14
5.7. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	14
5.8. Tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad.....	15
5.8.1. Veevarustus.....	15
5.8.2. Tuletõrje veevarustus.....	15
5.8.3. Reoveekanaliseerimine.....	16
5.8.4. Sademeveekanaliseerimine	16
5.8.5. Elektrivarustus	17
5.8.6. Välisvalgustus.....	18
5.8.7. Sidevarustus.....	18
5.8.8. Soojavarustus.....	19
5.9. Ehitistevahelised kujud.....	19
5.10. Vertikaalplaneerimise põhimõtted.....	19
5.11. Keskkonnatingimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks	19
5.12. Kultuurikeskkonna analüüs	22
5.13. Servituutide määramise vajadus	29
5.14. Kuritegevuse riske vähendavate nõuete ja tingimuste seadmine.....	29
5.15. Muud seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevad nõuded, kinnisomandi kitsendused ning nende ulatus	29
5.16. Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja.....	30
5.17. Planeeringu rakendamise tingimused.....	30
6. KOOSKÕLASTUSTE JA PLANEERINGUGA NÕUSOLEKUTE KOKKUVÕTE	31

II GRAAFILINE OSA

- | | |
|--|------------|
| 1. Situatsiooniskeem | joonis 1 |
| 2. Olemasolev olukord | joonis 2 |
| 3. Kontaktala plaan | joonis 3 |
| 4. Põhijoonis | joonis 4 |
| 5. Tehnovõrgud | joonis 5 |
| 6. Sidevarustuse skeem väljaspool planeeringuala | joonis 5.1 |
| 7. Illustreeriv joonis | joonis 6 |

1. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED JA EESMÄRK

Detailplaneeringu koostamise algataja on Varbla Vallavolikogu ning planeeringu koostamise korraldaja Varbla Vallavalitsus.

Detailplaneering koostatakse Varbla vallas Matsi külas Matsi sadama kinnistule (registriosa nr 2381506, katastritunnus 86301:006:0116, pindala 16 941 m², sihtotstarve 100% tootmismaa).

Detailplaneeringu koostamise vajadus

Detailplaneeringu olemasolu tagab Matsi sadama-ala ruumilise planeerimise terviklikkuse. Planeeritavate hoonete ja rekonstrueeritava olemasoleva püüniste kuuri laiendamise jaoks vajaliku ehituskeeluvööndi vähendamine saab toimuda üksnes läbi detailplaneeringu.

Eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on Matsi sadama kinnistul asuvate hoonete rekonstrueerimine ja laiendamine, funktsionaalselt tervikuna toimivaks puhkealaks vajalike rajatiste planeerimine, autoparkla, paatide veeskamiskoha, joogivee- ja kanalisatsioonisüsteemide jt rajatiste planeerimine ning maa juhtotstarbe muutmine. Tegemist on avalikus kasutuses oleva sadamaga.

Lähtedokumendid

- Matsi Sadama kinnistu detailplaneeringu algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine (Varbla Vallavolikogu 22.06.2016. a otsus nr 77);
- Matsi Sadama kinnistu detailplaneeringu lähteseisukohad (Varbla Vallavalitsuse 30.11.2016. a korraldus nr 311);
- „Matsi Sadama kinnistu detailplaneeringu lähteseisukohad“ muutmine (Varbla Vallavalitsuse 20.02.2017. a korraldus nr 356).

Alusplaan

- Detailplaneeringu koostamisel on aluskaardina kasutatud Geodeesia 24 OÜ (litsentsid: nr 751 MA, EEG000265) poolt 31.10.2016 a koostatud geoalust täpsusastmega 1:500 (töö nr 1171-16).

Arvestamisele kuuluvad planeeringud ja muud alusmaterjalid

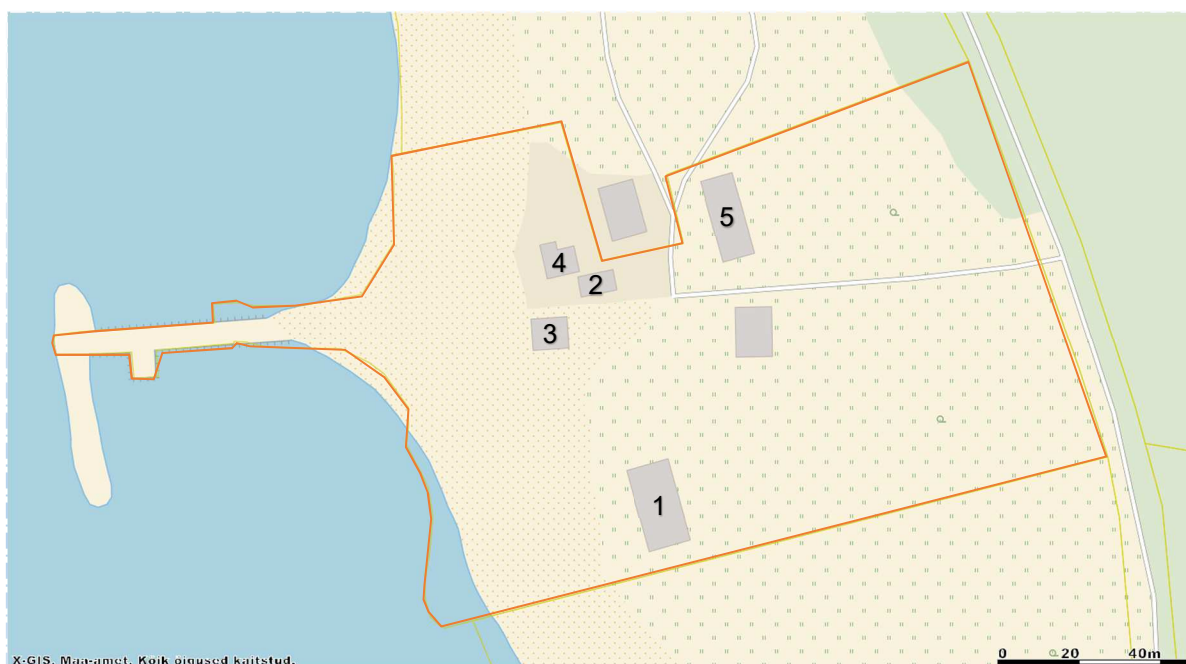
- Varbla valla üldplaneering (kehtestatud Varbla Vallavolikogu 11.11.1999. a otsusega nr 1)
- Matsiranna osaüldplaneering
- Pärnu maakonnaplaneering (kehtestatud Pärnu maavanema korraldusega 21.12.1998)
- Koostatav Pärnu maakonna planeering (vastu võetud Pärnu maavanema 24.08.2016. a korraldusega nr 1-1/16/809)
- Koostatav Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering (vastu võetud Pärnu maavanema 14.09.2015. a korraldusega nr 1-1/15/409)
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnaningimused“ (kehtestatud Pärnu maavanema 20.05.2003 korraldusega nr 80)
- Matsi sadama tehnohoone mürataseme uuring. ELLE OÜ, veebruar 2018.

2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

Planeeringuala, mis hõlmab Matsi sadama kinnistut, asub Matsi külas Varbla vallas Pärnu maakonnas Läänemere ääres. Kinnistu on Varbla valla omandis.

Käesoleva töö koostamise ajaks ei ole Matsi sadamat kantud riiklikku sadamaregistrisse. Samas on avalikkus sadamat kasutatud ja kasutatakse ka praegu paatide hoidmiseks ja vette laskmiseks, kuid lainetus kannab sadamaalale pidevalt liiva ja muudab aluste sildumise ning vette laskmise ebamugavaks. Paatide vette laskmiseks tagurdavad autod liivarannale, millega rikutakse randa. Hetkel kasutatakse kinnistut puhke-, kultuuri- ja vabaajaürituste paigana.

Matsi sadama kinnistu on hoonestatud. Krundil paikneb viis hoonet, mis vastavalt Ehitisregistri andmetele on kõik kasutamise otstarbelt kalamajandushooned (12717).



Skeem 1. Olemasolevad hooned

- püüniste kuur (hoone nr 1 ja 5)
- mörrakuur (hoone nr 2)
- kala vastuvõturuum (hoone nr 3)
- valvurimaja (hoone nr 4)

Allolevas tabelis on toodud andmed planeeringualal paikneva krundi kohta.

Tabel 1. Olemasolev olukord

Aadress / nimetus	Pindala m²	Katastriüksuse sihtotstarve	Ehitisealune pindala, m² (Ehitisregister)
Matsi sadam	16 941 m ²	100% tootmismaa	Püüniste kuur – 183 m ² Mörrakuur – 40 m ² Kala vastuvõturuum – 50 m ² Valvurimaja – 39 m ² Püüniste kuur – 159 m ² Sadamakai – 296 m ²

Hooned on ehitatud 1950-1951 aastatel ja praeguseks halvas seisukorras. Püüniste kuure on aeg-ajalt kasutatud avalike ürituste korraldamiseks, kuid ülejäänud hoonete seisukord on väga halb ja nende kasutamine kohati isegi ohtlik. Kõik olemasolevad hooned jäävad ranna ja kalda ehituskeeluvööndisse.

Lisaks hoonetele asub kinnistul sadamakai. Läänemere rannakividele on valatud betoonist kai (Ehitisregistri kood - 220466815), mille otsas asub rannajoonega paralleelne ca 20 m maakividest muul. Viimane pole päästnud randumisala tormide käigus mereliivaga täitumast. Puitvaiadega betoonplokid muulis on ilmselt jäänukid 2010. aastal väldatud filmi „Polli päevikud“ jaoks püstitatud mõisahoonest.

Matsi sadamakohta ümbritsevad liivarannad, mis on avatud loode- ja edelasuunalisele tormilainetusele. Hetkel on kaitagune ala oma maksimaalses 1 m süvises sobiv vaid väikepaatidele, kuid see ei vasta enam lähiaastate kasutusvajadusele. Jalutusplatvormiks, õngitsemiseks ja mõningate täienduste järel paatide slipina sobiv rajatis on see tänaseni.

Olemasolev juurdepääs planeeringualale toimub Varbla vallale kuuluvalt Vana Matsi teelt (nr 8630004) krundi idaküljes. See kinnistut poolitav asfaltkatttega sissesõidutee ulatub kuni betoonist sadamakaini. Juurdepääsu kinnistule markeerivad kaks massiivset ja butafoorset väravaposti, millest lähtuvad kahes suunas kiviaia fragmendid.

Valdavalt on tegemist lageda rannaäärse alaga, vaid kinnistu idakülge on kohati kadakatega kaetud ning krundi kirde- ja kagunurgas esineb segapuistu üksikute puude ja isetekkelise võsaga. Kõlvikuliselt moodustab valdava enamuse maa-alast looduslik rohumaad.

Maapind on tasase reljeefiga ja ühtlase langusega mere suunas. Absoluutkõrgused veepiirist (10.2016) kuni Vana Matsi teeni jäävad vahemikku 0,08 – 5,11. Suurem osa alast jääb siiski üle 1 m samakõrgusjoone.

Planeeringualal on olemas elektriühendus maakaabelliinide ja õhuliiniga. Samuti on geoalusel näidatud side õhuliin kinnistu idapoolsel küljel, kuid täpsustatud, et looduses õhuliini ei esine.

Planeeritava alal kehtivad seadusjärgsed kitsendused:

- Vana Matsi tee kaitsevöönd mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast 20 m (vastavalt Matsiranna osaüldplaneeringule);
- elektri maakaabelliini kaitsevöönd 1 m;
- elektri õhuliini kaitsevöönd mõlemal pool liini telge 2 m;
- mere kaitsevööndid:
 - ranna veekaitsevöönd 20 m;
 - ranna ehituskeeluvöönd 100 m;
 - ranna piiranguvöönd 200 m.

Vastavalt Veeseaduse (RT I 1994, 40, 655) § 10 lg 4 p 1 järgi puudub avalikult kasutataval veekogul sadamas kallastada.

Olemasolev olukord on näidatud joonisel 2.

3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED

Planeeringuala asub Varbla valla edelapiiril, Läänemere ääres, ca 8 km kaugusel valla keskusest Varbla külas. Matsi sadama kinnistu külgneb lõunasuunal Kalevi-I kinnistuga (86301:006:0293, 100 % maatulundusmaa), idasuunal püsikattega munitsipaalteega (8630004 Vana Matsi tee, 86301:006:0192, 100% transpordimaa), põhjaküljel Svenssoni kinnistuga (86301:006:0310, 100% maatulundusmaa) ning läänest Läänemerega.

Planeeringuala vahetu kohtaktvöönd on põhja- ja lõunasuunal hõredalt hoonestatud. Svenssoni kinnistul asub kaks hoonet (ehitisregister: kaluri abihoone – 103026148 ja suveelamu - 120727961). Teised lähiala hooned jäävad planeeringualast kaugemale. Vana Matsi tee idapoolses küljes asub metsaga kaetud ala (Ööbiku kinnistu, kü tunnus 86301:006:0311, 100% maatulundusmaa), mis Varbla valla üldplaneeringu järgselt on reserveeritud puhkeasutuste jaoks. Matsi sadama kinnistust põhjapoole jäävad alad on üldplaneeringuga ette nähtud kaitsemetsa alaks ning supelrandade reservmaaks (juhtotstarve sotsiaalmaa). Planeeringualalt ei nähta ette juurdepääse naabruses asuvatele kinnistutele.

Vastavalt Pärnu maakonnaplaneeringule jääb Matsi sadama maaüksus läänerranniku majandusruumi, mis on puhkemajanduslikult kasutatav rannikuvöönd. Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnanähtused“ alusel kuulub planeeringuala rannikuvööndi puhkealasse, riikliku tähtsusega Sõmeri-Raespa väärtusliku rannikumaastiku alla.

Pärnumaa lääneosa tuntuim ja kauneim supelrand on lauge liivase põhjaga Matsirand koos telkimisalaga, mis asub planeeritava ala põhjapoolses lähipiirkonnas (Matsiranna puhkeala eraldab Matsi sadama kinnistust Svenssoni maaüksus). Matsi sadama väljaarendamisega moodustavad need alad koos ühtse avalikult kasutatava puhkekompleksi, mis loob nii Varbla vallale kui piirkonnale laiemalt suure lisandväärtuse. Tegemist on avaliku sadamaga.

19.06.2015.a on Varbla Vallavalitsus Svenssoni kinnistule väljastanud ehitusloa olemasoleva suvemaja rekonstrueerimiseks abihooneks ning üksikelamu püstitamiseks. Varbla valla üldplaneeringu järgi on tegemist sadamate reservmaal asuva kinnistuga. Ehitusloa korralduse kõrvaltingimusena on seatud kohustus sõlmida Svenssoni kinnistu omanikul Varbla Vallavalitsusega piiratud asjaõiguse leping Svenssoni kinnistu igakordse omaniku kohustusena mitte teha Matsi sadama kinnistu omanikule takistusi Matsi sadama ala detailplaneeringu menetluses või detailplaneeringuga määratud otstarbe kohasel kasutamisel.

Svenssoni kinnistul asuv kalurimaja on ajalooliselt olnud kasutusel sadamat teenindava hoonena.

Matsi sadama alal toimuvate ürituste ajal võib esineda lühiajalist müranormide ületamist. Varbla valla üldplaneeringu järgi asub Matsi sadama kinnistu sadamate reservmaal ning ei piirne elamuehituse reservmaaga. Ajalooliselt on Svenssoni kinnistu hoone olnud kalurite majana kasutusel.

Kinnistult avaneb ilus vaade merele ja Sõmeri tuletornile (planeeringualast edelas).

Matsi sadama ja Sõmeri tuletorni vaheliselt alalt kulgeb Kihnu väina merepargi piir.

Rannikuäärse vallana on Varbla vald huvitatud avanemisest merele. Selle soodustamiseks on Varbla valla üldplaneeringus Matsi sadama kinnistu reserveeritud sadamaalaks. Matsi sadamaala juurde on reserveeritud veeala sadama akvatooriumina, 200 m laiusena tavalisest veepiirist¹ (skeem 1).

¹ Matsi sadama akvatooriumi piiride määramine (Vabariigi Valituse 28.08.2001. a vastu võetud määrus nr 286)



Skeem 1. Matsi sadama akvatoorium (Maa-amet 08.2017)

Kalarikas rannikumeri on hea kalapüügikoht nii rannakaluritele kui harrastuskalameestele. Koostamisel olevas Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringus on Matsi sadam märgitud väikesadamana, mille rajamist kavandatakse ja mille kasutusotstarvet nähakse kalapüügi, mereturismi ja merepääste valdkonnas ning veeskamiskohana. Koostamisel olevas Pärnu maakonna planeeringus on Matsi sadam kantud tehnilise taristu kaardile kui perspektiivne väikesadam sügavusega 2,5 m või üle selle.

Varbla valla üldplaneeringu alusel asub planeeringuala kaldaulatuse piirist mere pool. Üldplaneeringuga ei ole määratud korduvüleujutuse ala, mille tõttu ehituskeeluvööndi algus on 1 meetri samakõrgusjoonest 100 m. Sellest tulenevalt asub planeeringuala osaliselt ehituskeeluvööndis.

Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed seosed on toodud joonisel 3.

4. ÜLDPLANEERINGU MUUDATUSE ETTEPANEK

Varbla valla üldplaneeringus on Matsi sadama-ala juhtotstarbeks määratud sadamate reservmaa, juhtotstarve tootmismaa. Detailplaneeringuga soovitakse muuta maakasutuse sihtotstarvet vastavalt: üldkasutatav maa 50%; tootmismaa 40%, ärimaa 10%.

Tegemist on munitsipaalomandisse kuuluva maaga, kus lisaks sadamale asub avalike ürituste toimumise koht. Võimalik, et antud kinnistu rekonstrueeritavaid hooneid on tulevikus võimalus välja rentida.

Käesolev detailplaneering vajab Läänemere ranna ehituskeeluvööndi vähendamist planeeritavate hoonete (mitte ainult sadama toimimiseks vajalike funktsioonide tõttu) ehitamiseks ja ühe rekonstrueeritava hoone üle 1/3 esialgse mahu laiendamiseks, et kavandada sinna lisaks ruumid tualettidele, pesemisruumidele, külastuskeskusele, infopunktile, köögile ja/või kioskile/müügikohale.

Peale Matsi sadama kuulub Varbla vallale ka Jaagu sadam. Erinevalt Matsi sadamast puudub viimasele käesoleval ajal avalik juurdepääs. Matsi sadama kui avaliku sadamaala arendamine

tõstab nii Matsiranna kui ka Varbla üldist puhkepiirkonna väärtust. Sadama süvendamine ja renoveerimine on oluline nii kohaliku elu kui ka turisminduse arengus.

5. PLANEERINGU LAHENDUS

Detailplaneeringuga tehakse üldplaneeringu muutmise ettepanek planeeritud maakasutuse juhtotstarbe osalise muutmise ja ehituskeeluvööndi vähendamise osas.

Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandit kantakse edasi. Sadam on oluline tagamaks väljapääsu merele ning maabumisvõimalust merelt maale – seega on sadam oluline ka merepääste võimekuse tagamisel.

Matsi sadam on kavandatud väikesadamana. Sadamaseaduse (RT I 2009, 37, 251) mõistes on väikesadam sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele. Sadamasse on planeeritud paatide sildumine ja hoidmine ning kala töötlemist seal ette ei nähta. Konkreetsed teenused, mida hakatakse sadamas pakkuma ja sadamasse sisenevate laevade lubatud maksimaalne suurus määratakse sadama eeskirjaga vastavalt Sadamaseaduse § 12.

Sadama eesmärk on populariseerida merendusega seotud tegevusi ning luua tingimused väikelaevade paremaks teenindamiseks. Sadam on oma tegevuses tihedalt seotud rannaalaga ning aitab kaasa piirkonna turismipotentsiaali paremale ärakasutamisele ning sadama kui turismiobjekti arendamisele. Veeturismi hoogustamise abil tõstetakse ka piirkonna külastatavust. Korraliku väikesadama arendamise läbi muutub puhkepiirkond oluliselt paremini kättesaadavaks harrastus-veeliiklejatele, paadiomanikele, harrastuskaluritele, piirkonda külastatavatele maismaaturistidele ja teistele sihtrühmadele. Luuakse head eeldused nii sadamas kui selle lähipiirkonnas puhkuse veetmiseks. Lisaks pakuks väikesadam tormivarju merehätta jäänud alustele. Peamiseks sihtrühmaks on veeteid pidi liikuv paaditurist, kuid teiseks ka aktiivselt liikuv suvepuhkust otsiv maismaaturist (looduspuhkajad, pereturistid, suvise väljasõidu seltskonnad jt). Nende sihtrühmade piirkonda meelitamiseks on vaja esmajärjekorras välja arendada mitmekesine ehk võimalikult erinevaid kasutajagruppe (ka ilma veesõidukita) teenindav sadamataristu.

Detailplaneeringu põhilahendus näeb ette maksimaalselt kahe kinnistul paikneva hoone rekonstrueerimise (sh ühe rekonstrueeritava hoone juurdeehitise) ja uushoonestuse võimaluse kuni kahele ehitisele. Lisaks on planeeritud parkla sõiduautodele (sh haagisega sõiduautodele) ja bussidele ning manööverdusala veesõidukite haagistele ja päästeautole. Paatide sildumiseks on planeeritud ujuvillad ja aluste vettelaskmiseks paadislipp. Sildumisvõimaluse andmiseks vajab olemasolev sadamakai korrastamist ning paatide kaitseks tormilainetuse ja liiva sadamasse kandumise eest on kai lõunapoolsele küljele kavandatud muul-lainemurdja ning täiendav muul.

Hoonete üldised kasutamise funktsioonid on toodud põhijoonise eksplikatsioonis.

Detailplaneeringu üks eesmärkidest on Matsi sadama kinnistu arendamine puhkealana. Vabaõhuürituste ja -tegevuste tarvis on krundile kavandatud eraldi rekreatsiooniala. Antud territooriumil on võimalik ühendada tantsu- ja istumisala (u 100 inimesele). Näiliselt säilib olemasolev looduslik olukord (v.a parkimisalal juurdepääsutee servas), kuid puhkeala merepoolne serv vajab tantsuplatsina tugevdatud pinnasega muruala ning istumisala osas parandatud pinnasega muruala (vt joonis 4).

Interreg Est-Lat programmi projekti „Coastal Hiking“ raames planeeritakse kinnistule neli puhke-/istumiskohta. Puhkekohad on Romantilisele Rannateele iseloomulikud varjuga istumiskohad, mis jäävad ranna ehituskeeluvööndist välja ja paigutatakse kõrghaljastuse vahele (joonis 4).

Sadama akvatoorium on määratud 200 m laiusena tavalisest veepiirist. Väikesadama rajamisel on vajalik tagada vee sügavus 2,5 m või üle selle.

5.1. Planeeritava ala kruntideks jaotamine

Detailplaneeringuga olemasolevaid krundipiire ei muudeta. Maakasutuse bilanss on toodud tabelis 2.

Tabel 2. Maakasutuse bilanss

PLANEERINGUEELNE			PLANEERINGUJÄRGNE		
Aadress	Pindala, m ²	Sihtotstarve*	Aadress	Pindala, m ²	Sihtotstarve*
Matsi sadama (kü 86301:006:0116)	16 941 m ²	100% T (sadamate reservmaa)	Matsi sadama	16 941 m ²	50% Üm 40% T 10% Ä

*Maakasutuse sihtotstarbed: T, 003 – Tootmismaa; Üm, 017– Üldkasutatav maa; Ä, 002 - Ärimaa

5.2. Krundi ehitusõigus

Seadusjärgne ehituskeeluvöönd planeeringualal on 100 m 1 m samakõrgusjoonest. Planeeringuga tehakse ettepanek olemasoleva Läänemere ranna ehituskeeluvööndi vähendamiseks joonisel 4 näidatud asukohas. Planeeritud vähendatud ehituskeeluvööndis on ehitustegevus lubatud vaid kavandatud hoonestusalade ulatuses.

Matsi sadama kinnistu jääb avalikult kasutatava tee (Vana Matsi tee nr 8630004) kaitsevööndisse. Kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast on 20 meetrit. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel võib detailplaneeringu koostamise kohustusega hooned ehitada tee kaitsevööndisse, kui see on lubatud detailplaneeringus või riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringus (ehitusseadustik § 72 lg 4).

Krundi ehitusõigusega on määratud:

1) krundi maakasutuse sihtotstarve, 2) krundi kasutamise sihtotstarve, 3) hoonete suurim lubatud arv maa-alal, 4) hoonete suurim lubatud ehitisealune pindala, 5) hoonete suurim lubatud suletud brutopind 6) hoonete lubatud maksimaalne kõrgus.

Krundi ehitusõigus on tabelina toodud joonisel nr 4.

Planeeringualale on ette nähtud järgmised rajatised:

- slipp;
- kai;
- muul ja muul-lainemurdja;
- parkimisalad;
- manööverdusala-teenindusplats.

Merre ulatuvate rajatiste veealused osad paiknevad Matsi sadama akvatooriumil.

5.3. Krundi hoonestusala piiritlemine

Detailplaneeringuga on ette nähtud neli hoonestusala. Rekonstrueeritavate hoonetena nähakse olemasolevaid püüniste kuure (joonis 4 hoonestusala nr 1 ja 4), kusjuures lõunapoolne püüniste kuur kuulub laiendamisele. Sealne olemasoleva mahuga ruum jääb avalike ürituste korraldamiseks. Hoonestusallas nr 1 on näidatud terrassi rajamise võimalus hoone idaküljel 10 m ja lääneküljel 6 m laiusena hoone pikkuse ulatuses.

Planeeringulahenduses kuuluvad lammutamisele mõrrakuur, kala vastuvõturuum ja valvurimaja. Hoonestusaladel nr 2 ja 3 nähakse ette uushoonestus planeeritud hoonestusala ulatuses. Hoonestusale nr 2 on kavandatud kioski või müügikoha rajamise võimalus. Antud ehitise külastajatele käidavaks küljeks määrata selle lõunapoolne külg. Majandustegevuseks on võimalik kasutada kõiki juurdepääsu suundi. Hoonestuslasse nr 3 on kavandatud sadamahoone.

Uushoonestuse paiknemine peab järgima likvideeritavate hoonete ligikaudset asetust ehk paiknema rannajoonega ristisuunaliselt.

Detailplaneeringuga määratud hoonestusala piires võib rajada ehitusõigusega määratud hoone. Väljapoole hoonestusala on hoonete püstitamine keelatud. Terrassi rajamine võib toimuda üksnes hoonestusala sees.

Krundi hoonestusala planeerimisel on lähtutud olemasolevate hoonete paiknemisest ja tuleohutuskujast. Planeeritud hoonestusala piiritlemine ning sidumine krundi piiridega on näidatud joonisel 4.

5.4. Ehitiste arhitektuurinõuded

Ehitistele esitatud olulised arhitektuurinõuded on toodud tabelina joonisel 4.

Lubatud ehitise kasutamise otstarbed on antud vastavalt majandus- ja taristuministri 02.06.2015. a määrusele nr 51 „Ehitise kasutamise otstarvete loetelu“.

Rekonstrueeritavatel hoonetel ja uusehitistel peab olema ühtne, algupärast arhitektuurijoont järgiv käekiri. Ehitised ja rajatised tuleb projekteerida ja ehitada hea ehitustava ning üldtunnustatud ehituslike põhimõtete järgi ning need peavad oma stiililt ja välisviimistluselt sobima rannaäärsesse keskkonda. Viimistlusmaterjalide valikul kasutada vastupidavaid ja soovitatavalt looduslikke materjale. Algupärast matkivate materjalide kasutamine hoonestusaladel ei ole lubatud. Konstruktsioonide ja materjalide valikul tuleb lähtuda põhimõttest, et need oleksid vastupidavad võimalikele üleujutustele.

Arhitektuurinõuete puhul arvestada ühekordsete viilkatusega hoonete mahtu ja vertikaalset seinalaudist. Kohati on võimalik ka kiviseinte kasutamine.

Krundi väikevormid tuleb lahendada detailselt hoonete / rajatiste ehitusprojektide koosseisus.

Sadama viidad-sildid kujundada terviklikult eraldi projektiga või teiste projektide koosseisus.

5.5. Paadisadam

Sadama-alal on ette nähtud rekonstrueerida olemasolev kai, rajada muul ja pikendada olemasolevat muuli lainemurdjaga, kavandada slipp, ujuvillad, manööverdusala ja sadamahoone.

Sadamaehitiste ja -teenuste planeerimisel tuleb arvestada Sadamaseaduses (RT I 2009, 37, 251) toodud nõuetega paadisadamatele.

Sadama üldandmed, veesõidukite sadamasse sisenemise, sadamas liikumise ja sadamas hoidmise korralduse jt navigatsioonilised, keskkonnaalased jms eeskirjad ja nõuded ning sadamateenuste osutamise täpse korralduse jm seaduses nõutu sätestab sadama eeskiri. Sadama eeskirja kinnitab sadama pidaja.

Vastavalt Veeseaduse § 8 on vajalik taotleda vee-erikasutusluba, kui toimub veekogu, mille veepeegli pindala on üks hektar või suurem, süvendamine. Detailplaneeringuga on kavandatud sadama akvatooriumi süvendamine 2,5 m sügavuseni muulide, lainemurdja ja sadamakai vahelises veealal ning sissesõidukanalis (joonis 4).

Piirivalvele peab olema tagatud vaba juurdepääs kontrolliks paatide sildumisaladele ja läbipääs suundumiseks kallasrajale.

Sadama orienteeruvad ehituslikud mahud:

Pikendatav muul-lainemurdja – 320 m² (põhijooniselt mõõdetuna)
kavandatud pikendus keskmiselt – 23 m
harja laius – 7,5 m
muuli laius keskmiselt – 12,5 m
harja kõrgus – 1,5 m

Muul – 890 m² (põhijooniselt mõõdetuna)
kavandatud pikkus – 70 m
harja laius – 7,5 m
muuli laius keskmiselt – 12,5 m
harja kõrgus – 1,5 m

Slipp – 237 m² (põhijooniselt mõõdetuna)
kavandatud pikkus keskmiselt – 47 m
slipi laius – 5 m

Sadamabassein – 7710 m³
süvendusala pindala – 3084 m²
süvendussügavus – 2,5 m
Süvendustööde maht täpsustatakse projekteerimise käigus süvendussügavuse ja merepõhja sügavuse vahena.

Kõik sadamarajatiste ehituslikud mahud täpsustatakse vastavate projektide koosseisus.

5.5.1. Teenindatavad ujuvvahendid

Planeeringualale on kavandatud väikesadam C- ja D-kategooria väikelaevadele².

C-kategooria (rannalähedane) – projekteeritud ja ehitatud rannalähedaseks sõiduks, kasutamiseks rannikuvetes, suurtel lahtedel, järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 6 palli ja laine kõrgusega kuni 2 meetrit;

² Majandus- ja kommunikatsiooniministri 11.05.2011. a määrus nr 32 „Nõuded väikelaeva varustusele ning väikelaeva kategooriad vastavalt väikelaeva konstruktsioonile, samuti sellise väikelaeva ohutusnõuded, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise“

D-kategooria (kaitstud veed) – projekteeritud ja ehitatud sõiduks kaitstud rannikuvetes, väikestel lahtedel, väikestel järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 4 palli ja laine kõrgusega kuni 0,3 meetrit (üksikud lained maksimumkõrgusega kuni 0,5 meetrit).

Sadamas võivad peatuda ka kõik muud nimetamata väikejuuvvahendid.

5.5.2. Sildumisrajatised

Matsi sadama sildumisrajatised on betoonist seisukai ja planeeritud paadisillad muul-lainemurdja idapoolsel, kai lõunapoolsel ja planeeritud slipi põhjapoolsel küljel. Paadisillad on planeeritud ujuvana (veekogu põhja kinnitamata) ning kaldaga püsivalt ühendamata. Antud rajatise on võimalik hooajavälisel perioodil eemaldada. Juurdepääs paadisildadele on võimalik kai otsas paiknevalt muult, kai väljaulatuvalt osalt ja maismaalt.

Olemasolev kai vajab taastamist, kuid jääb oma mõõtmetelt valdavalt olemasolevatesse piiridesse. Vajadusel on lubatud likvideerida kaist väljaulatuv osa selle lõunaküljel. Sel juhul kasutada kai lammutusjääke võimalusel muuli tugevdamiseks ja kavandada juurdepääs paadisillale kaldalt või otse sadamakait.

Kai alumine betoonkattega osa on kohati ära uhtunud ning vajab osaliselt betooniga parandamist ja graniitkividega täiendamist. Planeeringus nähakse ette sadamakaille piirete ja valgustuse paigaldamine, mille lahendus täpsustatakse projekteerimise käigus. Planeeritavad piirded peavad taluma laine ja jää rünnet või olema eemaldatavad.

Üheaegselt silduvate paatide arv tuleb anda sildumisrajatiste projekteerimise käigus vastavalt projekteerimisel selguvale tegelikule võimalusele paate ujuvsildade äärde paigaldada. Käesoleva planeeringuga on ujuvsillad planeeritud hinnanguliselt 12 väikejuuvvahendi hoidmiseks.

Sildumisrajatistele paigaldada sildumisvarustused (põrkeraamid, vendrid, rõngad/knaabid/pollarid).

Kai ääretalale märkida sadama vee sügavus keskmisest mereveetasemest. Paigaldada mereveetaseme veemõõdulatt või muu mereveetaseme mõõtmise seade.

Kõigile sildumisrajatistele kinnitada vähemalt üks päästeredel.

Silduvate paatide kaitseks tormituule, rüsi jää ja liiva sadamasse uhtumise eest on detailplaneeringuga kavandatud olemasoleva muuli pikendamine lõuna suunas koos nurga all paikneva lainemurdjast lõpetusega.

Sildumisrajatiste asukohad on näidatud joonisel 4.

5.5.3. Teenindusrajatised

Matsi sadama teenindusrajatisteks on kavandatud slipp ja manööverdusala-teenindusplats.

Sadamakaist lõunasse on planeeritud nurga all slipp, mille külgedele on ette nähtud nõlvakindlustis. Slipp on planeeritud kuni 5 m laiune ja see ehitatakse raudbetoonkonstruktsioonis, nõlvakindlustis kivikonstruktsioonis.

Mugavaks juurdepääsuks merele ja merelt on planeeritud hoone nr 3 ümber haagisega sõiduautode manööverduala, kuhu on kavandatud piisav ruum (19 x 32 m) ka päästeautoga ümberpööramiseks.

Teenindusplats on ette nähtud loodusliku tihendatud katendiga, mis peab vastama tugevuse ja surve poolest raskeveokitele arvestatud tingimustega. Teenindusplatsi merepoolne külg kindlustatakse kivilaotisega. Teenindusplatsi valgustus lahendatakse projekteerimise käigus ja nii, et see ei häiriks sadamasse siseneva paadi juhti.

Slipi ning teenindusplatsi täpne paiknemine ja tehnilised parameetrid lahendatakse vastava ehitusprojekti käigus.

5.6. Liiklus- ja parkimiskorraldus

Kinnistule pääseb mööda munitsipaalteed (86300004 Vana Matsi tee, katastritunnusega 86301:006:0192).

Planeeringuga on näidatud kinnistul juurdepääsutee, mis peab tagama ligipääsu võimaluse haagisega sõidukitele, reisibussile ja 18 tonnisele tuletõrjemasinale. Kinnistule planeeritud sõidutee laius on 4,0 m ning selle lõpus, hoone nr 3 taga, on näidatud võimalik ümberpöördekoht - manööverduala.

Planeeringuala juurdepääsutee serva on kavandatud sõiduautode parkimisalad, kus 21 parkimiskohta on ette nähtud sõiduautodele ning lisaks on seitsmel kohal võimalik parkida haagisega sõiduautol. Bussidele on ette nähtud neli parkimiskohta planeeringuala idaservas. Parkimisalade paiknemine kajastub joonisel 4.

Kavandatud sõiduautode parkimisala vajab püsikatet, et võimaldada sademevee puhastamist. Bussiparkla ja teenindusplatsi katendiks on ette nähtud kergkate. Juurdepääsutee säilitab olemasoleva katematerjali ka tee laienemisel parkimisaladeks. Kergkatendina kasutada drenivat materjali (nt killustik, freespuru, purustatud kruus, kivisõelmed), et võimaldada sademevee imbumist pinnasesse.

Projekteerimise raames tuleb näidata vertikaallahendus teedele ja parklatele, et määrata sõidukite liikumiseks planeeritud pindade normatiivsed kalded.

Juurdepääs merelt lahendatakse ujuvate navigatsioonimärkidega. Veeliikluse korraldamine akvatooriumil täpsustatakse sadama eeskirjaga.

Detailplaneering ei näe ette Matsi sadama kinnistule olulist liikluskoormuse kasvu. Antud maaüksusel on toimunud ja toimuvad ka tänapäeval üritused, millega kaasneb ajutine transpordivoogude suurenemine. Matsi sadama maa-ala ja kai kordategemise ning slipi rajamisega ei ole ette näha märkimisväärset transpordivoogude suurenemist. Lähinaabruses asuva RMK puhkeala tõttu on külastajate arv suveperioodil suurem kui muul ajal. Planeeringualalt ei nähta ette juurdepääse naabruses asuvatele kinnistutele.

5.7. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Olemasolev haljastus kuulub võimalikus maksimaalses ulatuses säilitamisele. Planeeringualal kasvav kõrghaljastus ning haljastuse seisukohast olulised noored elujõulised isendid ja rannaalale iseloomulik taimkate tuleb säilitada. Lubatud on likvideerida väheväärtuslik võsa Vana Matsi tee servas ja planeeritud parkimisalade rajamise alla jäävad kadakad.

Piirete rajamine on lubatud joonisel 4 näidatud asukohas. Randumisala kasutajatele tagada vaba juurdepääs.

Planeeringuala heakorra tagamisel tuleb järgida Varbla vallas kehtivat heakorraeeskirja.

5.8. Tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad

Tehnovõrkude lahendused on kajastatud joonistel 5 ja 5.1.

5.8.1. Veevarustus

Olemasolev olukord

Olemasolevatel hoonetel puudub veeühendus.

Planeeritud lahendus

Planeeritava ala veega varustamiseks on kaks võimalust:

- 1) Puurkaev kavandatakse planeeringuala kirdenurka, millest ühendatakse veetorustik hoonetega nr 1 ja 3;
- 2) Kinnistu veevarustus planeeritakse naaberkinnistu (Svenssoni kü) puurkaevu baasil.

Planeeritud veetarve on ebaühtlane, sõltudes hoonete kasutajate hulgast, millest tulenevalt täpset keskmist ööpäevast kogust ei ole võimalik määrata. Eeldatavalt võetakse vett alla 10 m³ ööpäevas.

Veeseaduse § 28 lg 3 kohaselt ei moodustata veehaardele sanitaarkaitseala, kui vett võetakse alla 10 m³ ööpäevas ühe kinnisasja vajaduseks. Mitme kinnisasja vajaduseks kasutatava puurkaevu sanitaarkaitseala on 50. Veeseaduse § 28 lg 4 p 1 kohaselt võib Keskkonnaamet määrata (vähendada) veehaarde sanitaarkaitseala ulatuseks 10 m puurkaevust, kui vett võetakse alla 10 m³ ööpäevas ja vett kasutatakse kuni 50 inimese vajaduseks. Juhul, kui Matsi sadama kinnistu veevarustuseks hakatakse kasutama Svenssoni katastriüksuse puurkaevu, tuleb selleks tegevuseks Keskkonnaametilt eelnevalt taotleda veehaarde sanitaarkaitseala vähendamist. Detailplaneering sisaldab Keskkonnaameti otsust veehaarde sanitaarkaitseala vähendamise kohta (vt lisa 21).

Vastavalt Veeseaduse § 8 lg 2 p 2-le tuleb taotleda Keskkonnaametilt vee erikasutusluba, kui põhjavett võetakse üle 5 m³ ööpäevas.

Planeeritud veetorustik on näidatud joonisel 5.

5.8.2. Tuletõrje veevarustus

Olemasolev olukord

Planeeringualal on looduslik, lahtine tuletõrje veevõtukoht (Läänemeri).

Planeeritud lahendus

Tuletõrje veevarustuse tagamisel tuleb lähtuda Eesti Standardist EVS 812-6:2012+A1:2013 „Ehitiste tuleohutus. Osa 6: Tuletõrje veevarustus“.

Planeeritud (sh rekonstrueeritav) ehitised hoonestusalades 1-3 kuuluvad IV kasutusviisiga hoonete klassi ja rekonstrueeritav hoone nr 4 kuulub vastavalt selle kasutusfunktsioonile kas IV või VI kasutusviisiga hoonete klassi.

Planeeritavate ja rekonstrueeritavate hoonete lubatud minimaalne tulepüsivusklass on TP3, mis täpsustatakse hoone projektiga. Vajalik vooluhulk väliskustutuseks on 20 l/s. Arvestuslik tulekahju kestvus 3 tundi. Vastavalt eelnevatele andmetele on vajaliku kustutusvee hulk 216 m³.

Tuletõrjeevarustuseks kasutatakse Läänemerd, mille serva, Matsi sadama kinnistu veepiirile, planeeritud slipi kõrvale, on planeeritud 3 m³ mahuga soojustatud vee väljavõtukaev, mis on 200 mm toruga ühendatud sadamabasseini. Kaevu kaugus veekogu tavalisest veepiirist on 29 m (vt joonis 5).

Kinnistu omanik peab krundisisesest juurdesõidutee hoidma korras ning tagama päästetehnikale aastaringelt läbipääsu.

5.8.3. Reoveekanaliseerimine

Olemasolev olukord

Olemasolevatel hoonetel puudub kanalisatsiooniühendus. Siiani on kasutusel olnud kuivvälikäimlad.

Planeeritud lahendus

Kinnistule on ette nähtud lokaalne kanalisatsioon. Lisaks on kinnistu kagunurka ja haagiste parkla idaküljele planeeritud kogumismahutiga kuivvälikäimlad, mida tühjendatakse regulaarselt.

Planeeritava ala reovee ärajuhtimiseks on kaks võimalust:

- 1) Reovesi kogutakse septikusse, kust nõuetekohaselt puhastatud heitvesi juhitakse imbväljakule. Reovee immutamisel pinnasesse lähtuda Vabariigi Valitsuse määrusest nr 99 01.01.2013 „Reovee puhastamise ning heit- ja sademevee suublasse juhtimise kohta esitatavad nõuded, heit- ja sademevee reostusnäitajate piirmäärad ning nende nõuete täitmise kontrollimise meetmed“, mille § 6 lg 4 kohaselt peab heit- ja sademevee immutussügavus olema aasta ringi vähemalt 1,2 m ülalpool põhjavee kõrgeimat taset ja jääma 1,2 m kõrgemale aluspõhja kivimitest.

Veeseaduse § 8 lg 3 kohaselt tuleb üle 5 m³ heitvee pinnasesse juhtimiseks ööpäevas taotleda Keskkonnaametilt vee erikasutusluba.

- 2) Krundile paigaldada reovee kogumismahuti, mida tühjendatakse vastavat luba omava ettevõtte poolt. Lähim purgimissõlm asub Varbla külas.

Täpsed heitvee puhastamise ja ärajuhtimise lahendused selgitatakse projekteerimise staadiumis. Septiku, imbväljaku ja kogumismahuti planeeringulahenduses näidatud asukohad on soovituslikud ning neid võib vastavalt geoloogilistele ja/või looduslikele võimalustele ja tingimustele ning ehituslikele iseärasustele muuta. Puhastiseadmete (septikud, mahutid, järelsetitid, õhutuskambrid) suurused täpsustatakse projekteerimise käigus, lähtudes reostuskoormusest ja reovee voluhulgast.

5.8.4. Sademeveekanaliseerimine

Olemasolev olukord

Planeeringualal puudub sademevee ärajuhtimise süsteem. Sademevesi imbib pinnasesse ja valgub tänu maapinna kergele kallakule mere suunas.

Planeeritud lahendus

Planeeringuala haljastatud aladele langev sademevesi immutatakse pinnasesse.

Manööverdusala ja bussiparkla rajada vett läbilaskva katendiga. Juurdepääsuteele ja autoparklale (püsikattega) anda sademevee ärajuhtimiseks vajalik profiil. Katuse veed juhtida maapinna kalletega haljastatud aladele, kus need imbuvad pinnasesse.

Sademevee ärajuhtimine sõiduautode parkimisalalt on lubatud pinnasesse immutamise meetodil.

Planeeringu tehnovõrkude joonisel on sademevee pinnasesse immutamine näidatud plastist käärgplokkidest koosneva immutussüsteemiga. Antud käärgplokkidest moodustatakse omavahel ühendades vajaliku suurusega maa-alune mahuti, mille suurus täpsustatakse projekteerimise käigus. Saju korral voolab vesi restkaevude abil läbi õli-liivapüüduuri imbmahutisse ning imbub lõpuks maasse. Joonisel 5 on näidatud imbsüsteemi soovituslik asukoht. Imbsüsteem peab paiknema hoonetest vähemalt 3 m kaugusel ning puurkaevu sanitaarkaitseala välispiirist vähemalt 50 m kaugusel. Sademevee immutussügavus peab olema aasta ringi vähemalt 1.2 meetrit ülalpool põhjavee kõrgeimat taset.

Parklate sademevee projekteerimisel võtta aluseks Vabariigi Valitsuse määrusest nr 99 01.01.2013 „Reovee puhastamise ning heit- ja sademevee suublasse juhtimise kohta esitatavad nõuded, heit- ja sademevee reostusnäitajate piirmäärad ning nende nõuete täitmise kontrollimise meetmed¹⁴“.

5.8.5. Elektrivarustus

Olemasolev olukord

Planeeringuala olemasolevate hoonete vahel asub kaks elektrikilpi, millest lähtuvad kiirtena ümbritsevatesse hoonetesse (s.h naaberkinnistu hoone) elektri madalpinge maakaabelliinid. Lisaks asub üks elektrikilp lõunapoolseima hoones sees. Elektrikilpe ühendavad madalpinge õhuliinid. Üks madalpinge maakaabelliin ulatub planeeringualalt välja ida ja kagu suunas.

Planeeritud lahendus

Matsi sadama krundi elektrivarustus lahendatakse vastavalt Elektrilevi OÜ Pärnu-Viljandi regiooni tehnilistele tingimustele nr 249690 (väljastatud 10.03.2017).

Matsi sadam kinnistu elektrienergiaga varustamine toimub Matsi 10/04 AJ F2 toitel, olemasolevast liitumiskilbist. Toitealajaam on VARBLA 35/10. Võrguühenduse lubatud maksimaalne läbilaskevõime on 3x63A. Liitumispunkti elektripaigaldise peakilpi ehitab tarbija oma vajadustele vastava liini, mis tuleb markeerida aadressiga Elektrilevi OÜ liitumispunktis.

Planeeritava kinnistu hooneid elektriga varustav olemasolev madalpinge õhuliin on planeeringus asendatud madalpinge maakaabelliiniga. Likvideerimisele kuuluvad olemasolevad õhuliinid ja maakaabelliinid osas, millel puudub planeeringulahendust toetav funktsioon. Hoonesisene elektrikilp kavandada hoonest väljapoole.

Kavandatud puurkaevule on võimalik elektriühendus tagada planeeringuala idapoolseimast elektrikilbist.

Planeeringu käigus olemasoleva elektrivõrgu ümberehitus toimub kliendi kulul, mille kohta tuleb esitada Elektrilevi OÜ-le kirjalik taotlus (võrgu ümberehitus kliendi soovil). Svenssoni kinnistut varustava elektrivõrgu ümberehitus toimub Svenssoni kinnistu igakordse omaniku kulul.

5.8.8. Soojavarustus

Olemasolev olukord

Planeeringuala hoonetel puudub toimiv küttesüsteem.

Planeeritud lahendus

Hoonete kütmine lahendatakse lokaalselt. Võimalikud variandid kütmiseks on:

- elektriküte;
- vedel- ja tahkeküte;
- maaküte või muud taastuvenergia allikatel baseeruvad lahendused;
- erinevate küteliikide kasutamine.

Küteliigi valik täpsustatakse hoone(te) projektiga.

5.9. Ehitistevahelised kujud

Hoonetevahelise tuleohutuskuja laiuseks sätestab siseministri 30.03.2017. a määrus nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded ja nõuded tuletõrje veevarustusele“ vähemalt kaheksa meetrit. Kui ehitistevaheline tuleohutuskuja laius on alla kaheksa meetri, tuleb tule levikut piirata ehituslike abinõudega.

Planeeritud on rajada IV kasutusviisiga hooned. Hoonestusalasse nr 4 on võimalik rajada VI kasutusviisiga hoone tingimusel, kui selle suurim lubatud korruselisus on üks.

Kavandatud hoonete vähim tuleohutusklass on TP3, mis täpsustatakse hoone projektiga.

Planeeritud hoonestusala on kavandatud olemasolevast naaberkinnistu (Svenssoni) hoonest minimaalselt 8 meetri kaugusele.

5.10. Vertikaalplaneerimise põhimõtted

Vertikaalplaneerimise põhimõtted täpsustatakse projekteerimise käigus.

5.11. Keskkonnatingimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks

Planeeringuga kavandatava tegevuse elluviimisega kaasnevate tagajärgede ja uuringute vajadust on analüüsitud eelhinnangus³.

Matsi sadama kinnistul ei asu kaitstavaid loodusobjekte ja see ei piirne kaitsealadega. Lähimad kaitsealad (Sõmeri hoiuala ja Pärnu lahe hoiuala) asuvad Matsi sadama kinnistust ca 400 m kaugusel. Vastavalt eelhinnangule selgub, et detailplaneeringuga planeeritavate tegevuste elluviimisega ei kaasne olulist keskkonnamõju Sõmeri hoiualale ja Pärnu lahe hoiualale. Lisauuringute vajadust hetkel ei nähtu.

Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ kohaselt paikneb planeeringuala riikliku tähtsusega Sõmeri-Raespa väärtuslikul maastikul.

Sõmeri - Raespa piirkond on rikas pärandkultuurimaastike poolest. Vanade hajali paiknevate talude vahel kulgevad kõrgematel kivistel seljakutel pinnaseteed. Rannikuala ja laiud on rikkad merelindudest. Matsi - Sõmeri rannikupiirkonnas on kaheksa laidu, neist suuremad Kõrgessaare ja Rootsiku laiud. Kivised laiud on kaetud rohumaa ja võsaga. Kõrgessaarele pääsemiseks on

³ Varbla Vallavolikogu 22.06.2016. a otsus nr 77 „Matsi Sadama kinnistu detailplaneeringu algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise“ lisa 1.

ehitatud maakividest muul, mis paguvene ajal jääb täiesti kuivaks. Rannik kauni looduse ja hõreda asustuse tõttu on meeliskohaks vaikust ja omaette olemist nautivatele puhkajatele.

Muinsuskaitseameti Kultuurimälestiste riikliku registri järgi ei asu detailplaneeringualal ega selle lähistel ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilisi väärtusi. Kaudselt aitab sadam kaasa piirkonna merega seotud kultuuripärandi säilimisele. Parandades valla elanike pääsu merele ja külaliste ligipääsu piirkonnale mere poolt tekib valla elus ja ettevõtluses taas tihedam side merega, mis soodustab merekultuuri arengut.

Käesoleva detailplaneeringuga kavandatud tegevus, ehitusõiguse andmine olemasolevate hoonete rekonstrueerimiseks ja laiendamiseks, uushoonestuse rajamiseks olemasolevat olukorda järgivana ehituskeeluvööndisse, on vajalik üldplaneeringu muutmine maakasutuse ja ehituskeeluvööndi ulatuse osas. Ehituskeeluvööndisse on lubatud läbi detailplaneeringu (mille kooskõlastab Keskkonnaamet) rajada tehnovõrke, sadamaehitisi ja veeliiklusrajatisi.

Matsi sadama setete liikumise analüüsist⁴ selgub, et Matsi sadamast põhja pool mõõdetud profiilidest liiguvad setted valdavalt lõunast põhja. Sadama akvatooriumi täiskandumine tõendab, et sadamast lõuna pool leiab aset analoogne protsess.

Matsi sadama kaist lähtuva muuli jalami juures on vee sügavus ligikaudu 2 m. See on madalam kui hinnanguline sulgemissügavus (2,5 m). Sulgemissügavus on mere sügavus, kus murduvad lained mõjutavad efektiivselt rannaprofiili kujunemist. Sulgemissügavusest sügavamal suudavad lained vaid episoodiliselt setteid ümber paigutada. Järelikult võivad setted liikuda ümber Matsi sadama muul-lainemurdja. Seega akumulereub lõunast põhja suunduvast settevoolust osa sadama lõunapoolsesse akvatooriumisse ning väiksem osa liigub ümber lainemurdja abaja põhjapoolsesse ossa. Seda kinnitab suurema erosiooni puudumine sadamast vahetult põhjas.

Detailplaneeringuga kavandatud sadamarajatised ei avalda setete liikumise muustrile mõju. Lõunamuuli rajamisel väheneb setete akumulatsioon sadama akvatooriumis, kuid ei lakka täielikult, kuna eeldatavalt ei ulatu muuli ots sulgemissügavuseni. Tõenäoliselt algab pärast lõunamuuli valmimist setete aperioidiline kuhjumine muuli ja lainemurdja vahelisse sissesõidukanalisse. See on siiski oluliselt aeglasem protsess kui praegune sadama täiskandumine ning lõunamuuli rajamine on parim lahendus akvatooriumi täiskandumise vastu.

Setete liikumist mõjutab sadama akvatooriumi süvendamine vähe. Sissesõidukanali rajamine tekitab sügavamale osa, mis on suunatu risti olemasoleva rannaga. Sinna võivad akumulereuda setted, mida lainetus ei suuda hiljem enam veesambasse tõsta ega edasi transportida. Seepärast väheneb teatud määral setete transport ümber sadama põhjapoolsetesse liivarandadesse. See puudujääk on aga väike ega intensiivista sealseid rannaprotsesse.

Süvendamisel välja kaevatud liiva ja kruusa võib kaadata betoonkaist põhja poole. Peened saviosakesed on mõistlik sügavamale vette kaadata või sisemaale paigutada, sest need püsivad heljumina kauem veesambas ning on alati lainega põhjast lenduma. Soovitav on süvendada ja kaadata ajal, kui tuule kiirus on alla 10 m/s. Sellisel juhul on võimaliku lenduva heljumi levik minimaalne.

Sadama tehnilise projekti koostamise käigus antakse täpsem hinnang ka olulistele keskkonnaaspektidele, mis puudutavad ühtlasi ehitustööde teostamist.

Kavandatava tegevusega kasutatakse planeeritava alal loodusvarasid säästlikult, tagatakse terve elukeskkond, säilitatakse maastiku omapära. Alal on olemasolev taristu (avalik juurdepääs, elektri madalpingekaablid ja õhuliinid), millele tagatakse otstarbekas kasutamine.

⁴ Matsi sadama setete liikumise analüüs. Lainemudel OÜ (töö nr 1704). 08.2017. Tallinn

Olemasolevat püüniste kuuri (hoonestusala nr 1) on aastaid kasutatud valla ürituste, pulmade ja sünnipäevade läbiviimiseks, seega hoonete renoveerimine ja kasutusotstarbe säilitamine ei tekita juurde olulist keskkonnamõju.

Pärast ehitiste valmimist tuleb krunt heakorrastada (s.h eemaldada rajamistöodel ülejäänud ehitusmaterjalid ja pinnas). Ehitusel tekkivad jäätmed sorteerida kohapeal ja käidelda nõuetekohaselt. Ehitustegevuse jooksul on keelatud jäätmeid ladustada viisil, mis võimaldaks nende laialikandumise ilmastiku mõjul. Ehitusaegseid jäätmeid tuleb koguda eraldi ning toimetada sorteerimisjaama selleks, et need ei tekitaks reostust.

Planeeritud tegevusega ei lisandu keskkonnamürke. Planeeringualale pole lubatud ladustada ohtlikke jäätmeid. Tava- ning ohtlike jäätmete äraveoks tuleb sõlmida leping jäätmeluba või vastavat litsentsi omava ettevõttega.

Planeeritud prügikonteinerite asukoht on toodud joonisel 4.

Jäätmemajandus korraldada lähtudes Varbla vallas kehtestatud reeglitele.

Planeeritav maa-ala on kaitstud põhjaveega, kus võib pinnasesse juhtida mehaaniliselt puhastatud vett kuni 5 m³ ööpäevas.

Kavandatava tegevusega õhu saastumist ei toimu.

Paadisliipi rajamise tulemusel võib intensiivsemaks muutuda paadiliiklus Pärnu lahe hoiuala aladel. Sellest tulenevalt tuleb paatidega merel liikudes kinni pidada kaitsealade kaitseeskirjadest, kus on välja toodud liikumiskiirangud.

Paatide tankimisel võib lekkida pinnasesse ja põhjavette saasteaineid, kuid arvestades, et tegu on väikeste alustega, siis olulist keskkonnamõju sellega ei kaasne. Merevette võivad saasteained sattuda näiteks lekkivatest paadimootoritest või üleujutuse tagajärjel.

Detailplaneeringuga kavandatava tegevusega kaasneb tavapärase ehitusaegne müra, mis võib väljuda planeeritavalt alalt. Olemasoleval alal ja ehitistes peab mürataseme jääma taotlustaseme piiridesse. Eelpool mainitud tegevus ei ole oluline mürahäiring ning seetõttu ei vaja mürahinnangu koostamist.

Matsi sadama kinnistu on Varbla valla üldplaneeringu järgselt reserveeritud puhkeasutuste maaks. Matsi sadama kinnistust põhjapoole jäävad alad on üldplaneeringuga ette nähtud kaitsemetsa alaks ning supelrandade reservmaaks (juhtotstarve sotsiaalmaa). Tegemist on mh avalike ürituste toimumise alaga, kus ürituste toimumise ajal võib lühiajaline müra väljuda planeeringualalt.

Eelnevalt kirjeldatud tegevusega müra osas lisanduvat olulist keskkonnamõju ei ole.

Planeeringualale ette nähtud tehnohoone võimaliku mürareostuse kohta on koostatud mürauring⁵, millest selgub, et antud hoonest lähtuva võimaliku müra piirtasemed jäävad lubatud normide tasemele ega ületa neid naaberkinnistutel.

Vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna osas detailplaneeringu alal ei kaasne planeeritava tegevusega olulist keskkonnamõju. Ei kaasne ka kumulatiivset ega piiriülest mõju. Detailplaneeringuga kavandatava tegevusega ei ole ette näha eeldatavat avariilukordade teket, kui jälgitakse loodusvarade kasutamisel ja ehitustöodel keskkonnaalaseid ohutusnõudeid ning

⁵ Matsi sadama tehnohoone mürataseme uuring. ELLE OÜ, veebr 2018

kasutatakse parimat võimalikku tehnoloogiat. Avariilukorra tekkimisel tuleb tööd koheselt peatada ja asuda tekkinud avarii tagajärgi likvideerima.

Ehitustegevuse järgselt võib, kuid on ebatõenäoline, ette tulla väikeses mahus pinnase või vee reostust, mis tekib kütuse tankimisel. Samuti võib selliseid olukordi esineda mitte korras olevate kalastusvahendite (nt paadimootorite) kasutamisel, millest lekib määrdeaineid või kütust. Selle vältimiseks tuleb sadamaala kasutajatel kasutada tehniliselt korras tehnikat.

Matsi sadama akvatooriumi süvendamise, muuli ja lainemurdja rajamise ning slipi ehitamise tarvis on vajalik Keskkonnaametilt eelnevalt taotleda vee erikasutusluba.

5.12. Kultuurikeskkonna analüüs

Järgnev seletuskirja punkt on koostatud kunstiajaloolase Enriko Talvistu poolt.

Eesmärk

Määratleda Matsi sadama ja selle hoonestu kultuurilooline väärtus ning anda sellekohane hinnang detailplaneeringule toetudes Muinsuskaitseameti 02.11.2015 kirjas nr 1.1-7/2515-1 Varbla Vallavalitsusele väljendatud seisukohtadele.

Ajaloost

Matsi sadam kuulus Vana-Varbla mõisast 1797 eraldatud ja tülide tõttu esialgu kroonule läinud Saulepi mõisa Orrassaare (Orasaare) karjamõisa juurde. Viimane Saulepi omanik oli enne riigistamist Harry Normann (1894-1919). Vastavalt EV Põllutöoministeeriumi katastriameti 1923-26 koostatud Saulepi asunduse plaanile oli rannas 0,65 ha suurune võrgukuivatamise plats (ERA.T-3.24.222; krunt 98; vt skeem 2).

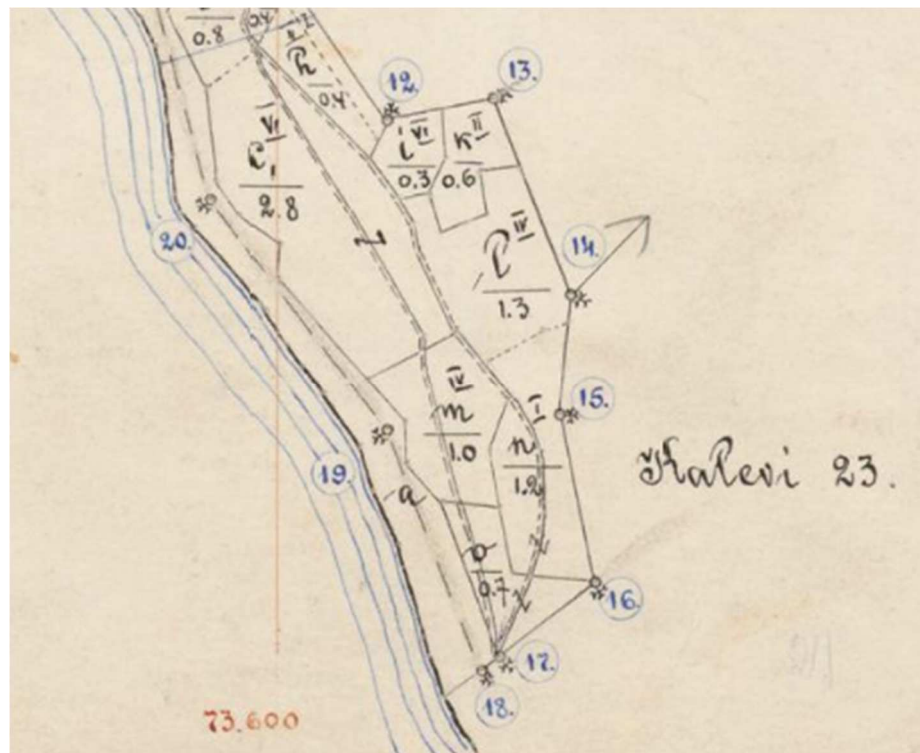


Skeem 2. Väljavõte 1926. a plaanist. Matsi sadam krunt nr 98 (Eesti Riigiarhiiv (ERA) T-3.24.222)

Platsil on ka üks ehitis, arvatavasti võrgukuur. Ilmselt kasutasid seda madalat liivaranda kohalikud kalurid juba varemgi kergete kalapaatide maale tõmbamiseks. 1940.a (täiendatud 1945) Pärnu maakonna Mõtsu metskonna Varbla metsade ühe riigimetsade kinnistu plaan kattub osaliselt Matsi sadamaalaga (ERA.63.29.496,I.26; vt skeem 3), kus sellel rannaalal hooneid ja sadamarajatisi pole. Viimase plaani jäänuseks on tänaseksi olemasolev RMK puhkeala sadamast põhjapool, mida lahutab sadamast põhjaküljel olev Svenssoni kinnistu (86301:006:0310; va rannajoone kallasrada). Matsi sadama suhteliselt liivast ja madalat randa kasutavad ümberkaudsed elanikud lisaks ühiskondlikele üritustele (jaanipäev, pulmad, külapeod jms) ka tavapärase supluskohana.

Matsi hajaküla ise asub umbes 2km kirde pool oma põllumaade ja metsade juures. Tänapäeval mere ääres asuvad Svenssoni kinnistu ja sadamast lõunasse jääv Kalevi I kinnistu (nimi pärineb varasemalt kaardilt Kalevi 23 kinnistust; 86301:006:0923) on topograafilises mõistes uusleidused. Matsi küla ja ka teiste kohalike külade piiride ja hoonete külalise kuuluvuse üle pole tänasenigi kohalikel elanikel ühtset selgust.

Matsi rand oli muidugi endine Riia lahe läänetuulele avatud konkaavrand Matsi ninast kuni Veelaiu ninani (Sõmeri tuletorn, 1954), mille esist lahte nimetatakse Maa-ameti plaanidel Haapse madala kõrval ka Peedualuseks ehkki kohalikud kalurid sellist nime ei tunne. Selle peal käidi kalapaatidega sisemaa poole asunud talude poolt, aga eraldi sadamat ega lautrit polnud. Võib arvata, et tegemist oli madala merega, mille kalasaagid ei andnud võrrelda Kihnu või teiste randade rikkalikumate saakidega. Kogu sealse rannaala asustus oli seotud pigem küladega sisemaa poole ja sealse põllumajandusega ning tüüpilisi rannakülasid nagu seda on paljudel muudel rannaäärtes Eestis seal metsasel liivarannal polnud.



Skeem 3. Väljavõte riigimetsamaade 1945 plaanist (ERA.63.29.496,I.26)

Matsi sadama teket tuleb seostada ilmselt kolhoseerimisega peale 1949.aastat, mil kohalikke kalureid sunnitakse astuma artelli koos oma talunditega. Tekkinud kolhoos „Oktoober“ rajab ka oma sadama ja kalavastuvõtupunkti. Rajatakse esialgne kivist puitkattega muul ning vajalikud võrgukuuride, kalavastuvõtupunkti ja sadamavahi majad. 1972.aastal liidetakse toonase Varbla

kolhoosiks ühendatava majandi sadamatest kaks põhjapoolset Kirovi nim kalurikolhoosiga ning kaks lõunapoolset Pärnu kalurikolhoosiga. Kirovi nim majandi ajal betoneeritakse ka sadamakai tänasel kujul, aga kuna suure rannajoone ulatusega majand keskendub üha rohkem ookeanipüügile Atlandil, siis vajub Matsi sadam 1980ndaiks enamasti unustusse ning pole taasiseseisvuse ajal, aga ehk varemgi enam kalasadamana toiminud.



Foto 1. Kala vastuvõtt Matsi sadamas 1970ndatel?

Seega viimase 60 aasta jooksul rajatud sadamahooneid on uuendatud vaid eelmainitud Svenssoni kinnistu uue hoonestu ehitamisega ning 2008-2009 samas sadamas filmitud saksa filmi „Polli päevikud“ dekoratsiooni ja butafooria rajamise käigus. Filmi valmimiseks rajatud butafoorsetest hoonetest on säilinud vaid ühe hoone lagunenud tellispõrand ning sadamaala (filmis mõisa) kipsplaatidest väravapostid koos kiviaia markeeringutega nende kõrval.



Foto 2. Filmi „Polli päevikud“ butafoorne juurdeehitus mereäärsele püüniste kuurile

Tänaseks on osaliselt kasutusel üks püüniste kuur (183m²; hoone nr 1) külapidude ja muude sündmuste tähistamise paigana. Muuli ei kasutata sadama, vaid supluskohana.

Arheoloogiliselt väärtuslikke alasid ei ole Matsi sadamaalal õnnestunud tuvastada ning ilmselt neid ka pole. Küll aga võib lagunenenud sadamaehitisi koos muuliga nimetada kultuurmaastikuks, mis peegeldab kalurimajandite aega nõukogude okupatsiooni perioodil, aga seda mitte kindla kavatise alusel rajatud arhitektuurilise ansamblina, veelgi enam mitte säilinud kalamajanduslike detailidena. Kindlasti on kogu konkaavlahe äär hinnaline loodusliku vaatekinnistuna, mida iseloomustavad nii männimetsad, kadakased rannaääred kui ka liivane ja osalt kivine madal rand.

Hoonestu kirjeldus (kõik ühekordsed viilkatusega puithooned)

Hoonete nummerdus on toodud vastavalt skeemile 1.

- Hoone nr 1 (foto 3, 4, 5, 6)

Ühekordne palksõrestikuga püüniste kuur, mis on kaetud servamata laudadest püstja nn poola laudisega. Hoonel (183m²) on neljas küljes kahepoolsed väravad. Muidu rannakividele toetuva hoone põrand on kaetud betooniga. Katus on erandina teistest hoonetest kaetud ilmselt 1970ndail toona Lihulas valmistatud betoonist profiilkividega, mis aga on juba lagunemisejärgus. Hoone talastikku on renoveeritud ilmselt filmi „Polli päevikud“ valmimise käigus. Sisutus koosneb külapidudele sobivatest pikkadest laudadest-pinkidest, baariletist ja lavast. Hoone edelanurgas asub eraldiseisev puidust lagunenenud välikuivkäimla. Hoone põhjapoolses otsas asub filmitegemise ajast seal asunud butafoorse hoone (foto 2) servitellistest laotud, kuid tänaseks lagunenenud põrand (ca 100m²). Hoone vajab uut ilmastikukindlat katusekatet ning välisseinte kate tugevat uuendamist.



Foto 3 ja 4. Püüniste kuur. Vaade kirdest ja edelast



Foto 5 ja 6. Filmi butafoorsest hoonest jäänud tellispõrand hoone põhjaotsas ja hoone sisevaade

- Hoone nr 2 (foto 7)

Kõige rohkem lagunenud hoone on endine mõrrakuur. Nurgakividele rajatud puitsõrestikuga ehitis on olnud kaetud vertikaalse servamata poola laudisega. Hoone lõunaküljes on kahepoolne ava. Katus on kaetud sarikatega risti asetseva laudisega, mis on olnud kaetud tõrvapapiga. Tänapäevaks on papp kadunud ja katus lagunenud ning hoone on lähiaastatel kokku vajumas. Sisuliselt vare.



Foto 7. Mõrrakuur, vaade edelast

- Hoone nr 3 (foto 8 ja 9)

Kala vastuvõturuumi (teisel ka vastuvõtupunkti) hoone on puitsõrestikuna toetatud betoonpostidele. Ilmselt on olnud kunagi suisa vee ääres ja tänapäevaks on tormidega liivane rannaäär kaugenenu. Hoone seinad on kaetud servamata poola laudisega ning katus kaetud veevoolu suunas asetatud servatud poola laudisega. Lääne(mere)poolses küljes on kaks kahepoolset ukseava kala vastuvõtuks (uksed kadunud). Nende kohal kahel pool külgedel on katuseservas puidust kolmeavalised lihtsad ja tänapäevaks klaasideta aknaraamid. Hoone põhja- ja

lõunaküljel on täiendavad ukseavad. Idaküljel ühildub hoonega ühekordne teadmata otsatarbega juurdeehitis. Hoone on lagunemas ning vajab kiiresti konserveerimist või asendamist.



Fotod 8 ja 9. Kala vastuvõturuum. Vaade mere poolt ja kagust

- Hoone nr 4 (foto 10 ja 11)

Valvurimaja on puitsõrestikehitis, mis on toetatud rannakividele, mille vahele on hiljem valatud betoonribad. Välisseinad on kaetud püstise servamata poola laudisega. Lõunaküljel on ühepoolne uks ning lõuna-, lääne- ja idaküljel üks üheraamiline kuue ruuduga ühekordne aken. Hoone on kaetud sarikatega risti asetseva laudisega ning see omakorda seni mittelagunenud tõrvapapiga. Hoone ainsa siseruumi keskel on ühelõõriiline lihtne telliskorsten, mille kõrval asub varasema küttekolde (pliidi?) tellisvundament. Hoone seinad on soojustatud juba äravajunud saepuruga ning horisontaalse, osaliselt tapetseeritud siselaudisega. Hoone põhjaküljes paikneb ühekordne tõrvapapist katusega juurdeehitis (puukuur?). Hoone vajab kiiret renoveerimist, seinasoojustus eemaldamist (mädanikuoht) ning katus uuesti ilmastikukindlat katmist.



Fotod 10 ja 11. Valvurimaja. Vaade läänest ja loodest

- Hoone nr 5 (foto 12)

Teine sadamas asuv mörrakuur on rannakividele rajatud puitsõrestikehitis, mille seinad on kaetud püstise servamata poola laudisega. Hoone katus on kaetud veevoolu-suunalise servatud laudisega. Hoone põhjaosa on ca 1/3 ulatuses samas mahus pikendatud. Pikendatud osa on kaetud sarikatega risti oleva laudisega, mis on varem olnud kaetud tõrvapapiga, kuid tänaseks enamasti kadunud. Kahe hooneosa vahel on vahesein. Hoone põhja- ja lõunaotstes on

kahepoolsed ukseavad. Hoone vajab kiiret konserveerimist või mahulist asendamist ning katus ilmastikukindlat katmist.



Foto 12. Püüniste kuur, vaade edelast

- Sadamakai (foto 12, 13)

Algne merre ulatuv lihtne graniitkividest kai sai algse puitkatte asemel arvatavasti 1970ndail (Kirovi kalurikolhoosi aegadel) mitmekordse (kuni 80 cm) raudbetoonist katte. Selle lõunaküljele lisati merepoolses otsas ka külgekai ning lõunapoolsesse külge valati sisse algelised keevitatud pollarid. Peale 2005. a jaanuaritormi valati kaile uus betoonkattekiht. Kai otsas asub rannajoonega paralleelne maakividest lainemurdja. Viimane pole päästnud kaitagust ala tormide käigus mereliivaga täitumast. Hetkel on kaitagune ala oma maksimaalses 1m süvises sobiv vaid väikepaatidele. Vajab betoonkatte ärauhutud aluse osas kividega täiendamist ja kohati kaiääre süvendamist. Võimalikud on lainemurdja pikendamine, reelingu ja valgustuse lisamine.

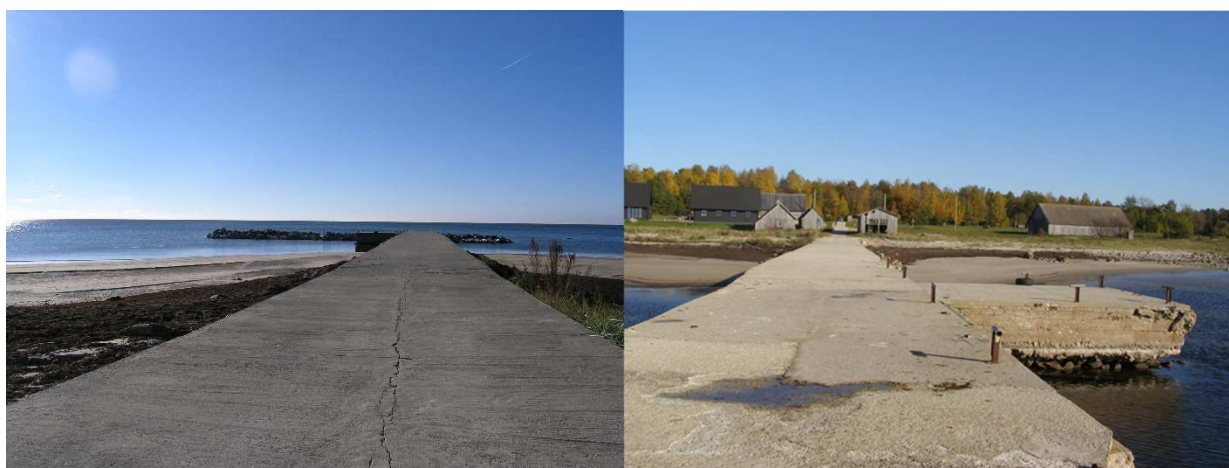


Foto 12 ja 13. Vaade sadamakaile idast ja kai otsast läänest

Ajalooliselt väärtuslikud objektid

Ajalooliselt väärtuslikud on sadama asukoht ise ning kolhoosimajandust ilmetav puithoonete hajakogum vaatelise ansamblina. Samas ei saa ühtegi hoonet pidada säilitamisväärseks. Pigem võiks uushoonete rajamise puhul arvestada ühekordsete viilkatusega mahtudega ning kohatise

vertikaalse seinalaudisega. Võimalikud on kohati ka stabiilsemate kiviseintega hooned. Hoonete asend ja täpne suurus ei ole määravad ning sõltuvad pigem detailplaneeringust. Varbla Vallavalitsuse soov teha sellest ühiskondlikult kasutatav sadam väikepaatidele, nende vettelaskmiseks slipiga ning ajakohasteks ruumideks ühiskondlike ürituste teenindamiseks (kohvik, käimla, valveruumid jms) on igati mõistetu ja sobiv selle ajaloolise struktuuri elavdamiseks enne selle muidu lõplikku hävingut.

Maastikuline väärtus

Olulised vaated on rannajoonel, aga eelkõige avatud rannamaastik ise. Kahjuks kipub see ühelt põhiliselt vaatesuunalt, Vana Matsi tee ääres võsastuma. Seetõttu oleks vähemalt sadama krundi ulatuses mõistlik see enamusest võsast puhastada (va üksikud kadakad ja männid) ning näha sinna krundi idaserva ette parkimisvõimalus suuremate ürituste tarvis, et vältida sõidukitega otse randa (kaile) sõitmist.

5.13. Servituutide määramise vajadus

Tabelis nr 3 on ära toodud planeeringuga määratletud servituudi vajadusega objekt. Servituudi vajadusega ala on fikseeritud joonisel 5.

Tabel 3. Servituutide vajadus

Teeniv kinnisasi	Servituut	Servituudi sisu
Matsi sadama (86301:006:0116)	Olemasolev elektri madalpinge maakaabelliin	Tagada elektrivarustuse võimalus Svenssoni (86301:006:0310) krundile

5.14. Kuritegevuse riske vähendavate nõuete ja tingimuste seadmine

Planeeringuala kuritegevuse riske vähendavad tingimused on koostatud Eesti Standardi EVS 809-1:200 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“ alusel.

Kuritegevuse riske vähendavad:

- Piirkonna hea nähtavus sissesõiduteelt ning maa-ala avarus;
- Korralik välisvalgustus, mis tuleb rajada hoonete rekonstrueerimise ja uushoonestuse püstitamise käigus elektripaigaldiste koosseisus;
- Erineva kasutusega alade eraldamine ning selge eristamine üksteisest;
- Vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine;
- Selge liikumisteede süsteem;
- Süttimatust materjalist suletavate prügianumate kasutamine;
- Ala heal tasemel korrashoid.

5.15. Muud seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevad nõuded, kinnisomandi kitsendused ning nende ulatus

Planeeringualale ulatuvad kitsendused, mis on seotud tee, tehnovõrkude ja mere kaitsevöönditega. Planeeritav ala kuulub Sõmeri-Raespa riiklikul tasemel väärtusliku maastiku alla (Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“)

Planeeringualale ulatuvad järgmised kitsendused:

- Vana Matsi tee (nr 8630004) kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast 20 meetrit;
- Läänemere kaitsevööndid:

Veekaitsevöönd 20 m;
Ehituskeeluvöönd 100 m;
Piiranguvöönd 200m;

- Alla 1 kV nimipingega elektri õhuliini kaitsevööndi ulatus on mõlemal pool liini telge 2 m;
- Sideehitise kaitsevööndi ulatus on mõlemal pool sideehitist 1 m;
- Maakaabelliini kaitsevöönd on piki kaablit kulgev ala, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest 1 meetri kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid;
- Heit- ja sademevee pinnasesse juhtimine ei ole lubatud veehaarde sanitaarkaitsealal või hooldusalal ja lähemal kui 50 m sanitaarkaitseala või hooldusala välispiirist.

Sadamaga seotud olulisemad arvestamisele kuuluvad piirangud:

Alus: *Sadamaseadus* (RT I 2009, 37, 251)

Sadam on veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised.

- Akvatooriumi ulatus sadamaala pikkuses 200 m laiusena tavalisest veepiirist.

Sadama akvatoorium on piiritletud veete e osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab laevaliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnanõuete täitmise eest.

5.16. Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja

Planeeringuga ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et kavandatud ehitustegevus ei kahjustaks naaberkruntide omanike õigusi või kitsendaks naabermaaüksuste maa kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastust). Igakordne krundi omanik peab tagama vastavate meetmetega ehitusseadustiku § 8 täitmise, mis nõuab, et ehitist ei või ohustada selle kasutajate ega teiste inimeste elu, tervist või vara ega keskkonda. Samuti tuleb vältida müra tekitamist ning vee või pinnase saastumist ning ehitistega seonduva heitvee, suitsu ja tahkete või vedelate jäätmete puudulikkude ärajuhtimist. Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud tuleb tekitaja poolt hüvitada koheselt.

5.17. Planeeringu rakendamise tingimused

Käesolev detailplaneering on kehtestamise järgselt aluseks planeeringualal teostatavatele ehituslikele ja tehnilistele projektidele.

Sadamale, hoonetele, teedele, parklatele ja tehnorajatistele on vajalik koostada ehitusprojektid.

Ehitusõigus realiseeritakse krundi valdaja poolt ning krundiomaniku kuludega. Edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad vastama kehtivatele projekteerimismäärustele ja olema kooskõlastatud ning kontrollitud ehitusseadustikus sätestatudle tuginedes.

Liitumine tehnovõrkudega toimub krundi omaniku kokkuleppel tehnovõrgu valdajaga.

6. KOOSKÖLASTUSTE JA PLANEERINGUGA NÕUSOLEKUTE KOKKUVÕTE

Tabel 4. Kooskõlastuste ja planeeringuga nõusolekute kokkuvõte

<i>Jrk</i>	<i>Kooskõlastav instants</i>	<i>Kooskõlastaja nimi ja amet</i>	<i>Kooskõlastuse kuupäev ja nr</i>	<i>Kooskõlastuse, koostöö asukoht</i>	<i>Märkused</i>
1.	Telia Eesti AS	Hans Sild	29.03.2017 nr 28166197	II köide, lisa 10	Tööde teostamiseks planeeritud piirkonnas on vaja täiendavalt esitada tööjoonised. Tegevuse jätkamiseks on vajalik tellida Telia täiendavad tehnilised tingimused. Projekt esitada täiendavaks kooskõlastamiseks.
2.	Elektrilevi AS	Enn Truuts	24.03.2017 nr 9109499925	II köide, lisa 9	Tööjoonised kooskõlastada täiendavalt
3.	Päästeameti Lääne päästikeskus	Alari Tõnissoo nõunik	25.04.2017 174-2017-2	II köide, lisa 16	
		Erti Suurtalu ohutusjärelvalve büroo nõunik	04.04.2018 nr 615-2018-2	II köide, lisa 31	
4.	Keskkonnaameti Lääne regioon	Sulev Vare juhataja	26.09.2017 nr 6-2/17/3991-5	II köide, lisa 20	Planeeringu seletuskirja lisada, et juhul kui Matsi sadama kinnistu veevarustuseks hakatakse kasutama Svenssoni kü puurkaevu, tuleb selleks tegevuseks Keskkonnaametilt eelnevalt taotleda veehaarde sanitaarkaitseala vähendamist. Planeeringu põhijoonisel täpsustada ehituskeeluvööndi piir hoone nr 1 lääneosas. Ehituskeeluvööndi vähendamist on võimalik Keskkonnaametilt taotleda Planeerimisseaduse kohaselt vastuvõetud detailplaneeringu alusel, mille juurde esitab kohalik omavalitsus põhjendatud taotluse.
		Margit Karu	04.10.2017	II köide, lisa 21	Puurkaevu sanitaarkaitseala ulatuses ei ole lubatud

		veespetsialist	nr 1-3/17/2576		tegevused, mis võivad ohustada põhjavee kvaliteeti või veehaarderajatisi. Puurkaevu omanik on kohustatud teavitama Keskkonnaametit, kui käesolevas korralduses nimetatud õiguslik alus veehaarete sanitaarkaitsealade vähendamiseks muutub või langeb ära.
5.	Muinsuskaitseamet	Nele Rent maakonna vaneminspektor	23.03.2018 nr 1.1-7/2066-3	II köide, lisa 28	
			30.03.2017 nr 5.1-17.5/799-2	II köide, lisa 11	
6.	Veeteede Amet	Taivo Kivimäe juhataja – peadirektori asetäitja	31.03.2017 nr 6-3-1/917	II köide, lisa 13	Sadamaehitiste ja süvendustööde projektid tuleb enne tööde algust kooskõlastada Veeteede Ametiga. Sadama navigatsioonimärgistuse projekteerimisel lähtuda majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrusest nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ja kord“
7.	Politsei- ja Piirivalveamet	Harli Hansen piikonnapolitseinik	10.04.2017 nr 1.11-11/244-2	II köide, lisa 14	Vajalik laius raskeveokitega ohutuks manööverdamiseks ja liikumiseks on vähemalt 5 m.
8.	Terviseameti Lääne talitus	Mihhail Muzõtšin peadirektori asetäitja	28.03.2017 nr 9.3-1/1935	II köide, lisa 12	
9.	Rahandusministeerium	Janek Mäggi riigihalduse minister	29.08.2018 nr 14-11/6086-2	II köide, lisa 34	
10.	Kaitseministeerium	Kusti Salm kaitse- investeeringute osakonna juhataja	12.04.2018 nr 12-1/18/1096		

Planeeringu tegemisse kaasatakse naaberkinnistute omanikud ning teised huvitatud isikud ja ühendused:

- Svenssoni kinnistu omanik/omanikud;

- Kalevi-I kinnistu omanik/omanikud;
- Ööbiku kinnistu omanik/omanikud;
- RMK (Matsiranna puhkeala);
- Sadamat ja veeskamiskohta kasutav kodanikeühendus Pärnumaa Merepääste MTÜ

