

## Aruande kohta esitatud ettepanekute ja vastuväidete, nende arvestamise selgitused või arvestamata jätmise põhjendused

Alljärgnevalt on käsitletud ainult strateegilise keskkonnamõju hindamise aruande kohta esitatut.

Aruande avalik arutelu toimus 8.11.2006 ning arutelul ei esitatud aruande kohta ei ettepanekuid ega vastuväiteid. Ekspert arvestas küsimust „*kui palju inimesi elab lennukoridori all, keda kavandatav lennutegevus mõjutab*” ettepanekuna ja täiendas aruannet vastava arvuga (nn lillerajoonis elab 171 inimest).

Aruande avaliku väljapaneku kestel esitas osatühing A. Kuningas ja partnerid grupi Kuressaare linnaelanike esindajana 7.11.2006 aruande kohta järgmised ettepanekud ja vastuväited:

### **Vastuväide**

Hea halduse tava nõuab, et isikuid, keda puudutab otseselt haldusorgani tegevus, informeeritakse reeglina kirjalikult. Esitasime Kuressaare Linnavalitsusele taotluse, et meid informeeritaks lennuvälja detailplaneeringuga seotud asjaoludest kirjalikult. Kahjuks saime teatise KSH eelaruande valmimise kohta mitte linnavalitsuselt vaid AS-It Sweco. Meile teatati 23. oktoobri 2006 kirjas, et juba 16. oktoobril oli võimalus tutvuda Kuressaare veebilehel valminud aruandega. Samas kinnitavad Kuressaare linna veebilehe andmed asjaolu, et KHS eelaruanne on lisatud elektroonilisele lehele alles 23.10.2006.

Saime AS Sweco kirja kätte 25. oktoobril 2006. Seega jäi elanikele 65 leheküljelise spetsiifilise aruande (millel on ka lisad) analüüsimiseks aega sisuliselt ainult 13 päeva.

Leiame, et meile ei ole piisav aeg ette teatatud aruande valmimisest, mistõttu on rikutud meie õigust heale haldusele ja võimalusele kohaselt oma õiguseid kaitsta.

### **Selgitus**

Haldusmenetluse seaduse (HMS) §5 lõike 1 alusel määrab haldusmenetluse üksikasjad haldusorgan, kui seaduse või määrusega pole sätestatud teisiti.

Planeerimismenetluse ning keskkonnamõju hindamise toimingud ja tähtajad on määratud planeerimisseaduse (PlanS) ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega (KeHJS). Kuressaare Linnavolikogu kui haldusorgan on kehtestanud Kuressaare ehitismääruse, mis reguleerib planeerimistoiminguid kohalikul tasandil. Nii PlanS kui ka HMS kohaselt võib haldusorgan volitada avaliku halduse ülesandeid täitma isiku. Kuressaare lennuvälja detailplaneeringu koostamise ja selle strateegilise keskkonnamõju hindamise toimingud on 25.01.2006 sõlmitud halduslepinguga volitatud aktsiaselts Sweco Eesti.

16. oktoobril 2006 teavitati Ametlikes Teadaannetes ning linnavalitsuse veebilehel ja 19. oktoobril ajalehes “Meie Maa” eelaruande avalikustamisest. KeHJS kohaselt peab aruande avalikustamine kestma vähemalt 21 päeva. Kõnealune aruanne oli avalikustatud 23 päeva. Veebilehe andmed näitavad neid kuupäevi, millal lehe haldaja administreeris (näiteks muutis asukohta) dokumenti.

**Vastuväidet ei arvestata.**

### Vastuväide

KSH programmi eelaruanne (eelnõu) ei vasta õiguslikule alusele, sest maakonna üldplaneeringuga ei ole piiritletud rekonstrueeritava lennuvälja kui olulise ruumilise mõjuga objekti maa-ala suurus.

Lennuväli on olulise ruumilise mõjuga objekt planeerimisseaduse tähenduses, mille planeeritava maa-ala suuruse määrab maavanem koostöös vastava kohaliku omavalitsusega ja kooskõlastab regionaalminister. Nimetatud planeeritava maa-ala suurst ei ole allakirjutanu andmetel määratud ja kehtivas korras kooskõlastatud, vastavat asjaolu ei kajasta ka KSH eelaruanne.

Saaremaa maakonnaplaneeringus on märgitud, et lendude sageduse suurenemine ja suuremate lennukite kasutamine hakkab müraga oluliselt häirima Kuressaare linna elanikke.

Seega esitame KSH eelaruandele õigusliku vastuväite, sest Keskkonnamõjude strateegiline hindamine on tehtud planeeringuga määramata maa- alale. Linnavalitsusel puudub pädevus ilma üldplaneeringuta suurendada maakondliku tähtsusega ja olulise ruumilise mõjuga objekti maa-ala.

### Selgitus

PlanS §8 lõike 5 kohaselt on üldplaneeringu koostamine kohustuslik olulise ruumilise mõjuga **objekti asukoha valiku tegemisel**. Olulise ruumilise mõjuga objekti üldplaneeringuga planeeritava maa-ala suuruse määrab maavanem koostöös vastava kohaliku omavalitsusega ja kooskõlastab regionaalminister. Lennuvälja rekonstrueerimine ei ole asukoha valik vaid toiming asukohas, mida kajastab nii maakonnaplaneering kui ka linna üldplaneering.

Saare maavanem oma 06.12.2006 kirjas kinnitab eelnimetatud seisukohta.

**Vastuväidet ei arvestata.**

### Vastuväide

Koostatav detailplaneering ei vasta Kuressaare Linna üldplaneeringule. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud transpordi arengukavale ja Saaremaa maakonnaplaneeringule.

Kuressaare Linnavalitsuse kirjas 29. märts 2006 on teavitatud linnakodanikke asjaolust, et detailplaneeringu eesmärgiks on kaalutleda Kuressaare lennuvälja lennuraja pikendamist, hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju ja täpsustada lennuvälja piire.

Viitame, et Kuressaare üldplaneeringus ei ole kavas pikendada lennurada, vaid rekonstrueerida olemasolev rada kaasaegsetelenormidele vastavaks.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud transpordi arengukava 2006-2013 on plaanis Kuressaare lennuväli viia minimaalsetele rahvusvahelistele standarditele vastavaks.

Minimaalsed rahvusvahelised nõuded tähendavad 3. klassi lennurada, mille pikkus on 1200 kuni 1800 meetrit.

Minimaalsed rahvusvahelised nõuded ei tähenda mitte üksnes raja pikkust, vaid ka laiust, koormustaluvust ja ka muid lennuohutust tagavaid tingimusi, sealhulgas täppislähenemise süsteemide ja tavanavigatsiooni tagavate seadmete olemasolu.

On osutunud, et pigem vajab Kuressaare Lennujaam kaasaegseid navigatsiooniseadmeid, kui otsest põhjasuunalise raja pikendamist.

Planeeritav raja pikendamine 500 meetrit toob lennuraja oluliselt elamukvartalile lähemale. Arvestades seda, et planeeritakse vastu võtma hakata oluliselt suuremaid lennukeid, toob elamukvartali suunas raja pikendamine kaasa olulise riski kasvu elanikele tõenäoliste avariijuhtumite läbi.

Saaremaa maakonnaplaneeringus on märgitud, et olukorras, kus lennuväli ei võimalda enam rahuldada lennutranspordi kasvavaid vajadusi kerkib üles alternatiivse lennuvälja rajamise küsimus.

Uue lennuvälja alternatiivi ei ole KSH-s üldse käsitletud.

### **Selgitus**

PlanS §9 lõike 7 kohaselt võib detailplaneering põhjendatud vajaduse korral sisaldada kehtestatud üldplaneeringu muutmise ettepanekuid. Kuressaare linna arengukava 2005-2013 (2020) lisa 2 (3) kohaselt on Kuressaare linna üheks arenduspiirkonnaks lennuväli ja lennurada tuleks pikendada min 1 800 meetrilt maksimaalselt 2 500 meetrini.

Minimaalsed rahvusvahelised nõuded kehivad ka 1. ning 2. klassi lennuväljale, mis on vastavalt kuni 800 ja 1200 meetri pikkuste lennuradade puhul.

Täppislähenemisseadmete paigaldamine lühendaks praegust 1518 m pikkust rada vähemalt 270 meetri võrra, mis langetaks ka praegust klassi.

Transpordi arengukava ei määra, millisesse klassi peaks Kuressaare lennuväli kuuluma, selline valik tehakse siiski omavalitsust (Kuressaare linna arengukava) ja maakonna tasandil.

Kuressaare linna arengukava (kinnitatud Linnavolikogu 25.08.2005 määrusega nr 23) on kõige värskem kohaliku omavalitsuse dokument, mille sisus kokkuleppe saavutamise teed ja valitsev poliitiline kultuur peavad jätkuvalt tagama Kuressaare arengu just linnale omases ja vajalikus suunas. Üldplaneering on kehtestatud 2001.a. mais ja seadus näeb ette selle muutmise võimaluse detailplaneeringu ettepanekul.

Uue lennuvälja alternatiivi ei näe ette KSH programm (heaks kiidetud keskkonnaministri poolt) ja eelaruanes lk 47 on kirjutatud, et Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi poolt 2006. aasta alguses koostatud transpordi arengukava 2006-2013 järgi jääb lennutranspordi infrastruktuuri arengus keskele kohale Tallinna Lennujaam, millele tagatakse vajalikud laienemisvõimalused lõuna ja ida suunas. Arengukava perioodil riik uusi lennujaamu ei raja.

**Vastuväidet ei arvestata.**

### **Vastuväide**

KSH ei kajasta elanike 03.03.2006 ettepanekud, kuigi Kuressaare linnavalitsus lubas vastuses elanikele nimetatud asjaolusid arvestada. sh ei ole KSH- s lähtunud Kuressaare kui terviselinnaga seotud olulistest tervisepõhimõtetest ja Kuressaare tervise- ja säästva arengu strateegiast aastani 2010;

Kuressaare LV kirjas 29. märts. 2006. a. on selgitatud, et linnavalitsus toetab nõuet, et hindamise programmi lülitatakse mõõdistuste läbiviimine olemasoleva müra, vibratsiooni, õhu-, vee-, ja pinnasesaaste väljaselgitamiseks.

24. augustil 2006 a. toimus Kuressaare lennuväljale maanduvate ja tõusvate lennumasinatate mürataseme mõõtmine. Mõõtmise päeval puhus tuul põhjast, mis viis lennuväljal tekkiva müra elamukvartalile eemale. Sealjuures on elanike poolt fikseeritud, et nimetatud päeval sooritatud mõõdistamiste ajal tõusis lennuk vähemalt ühel korral taganttuulega ning ei lennanud üle mõõtepunkti.

Müra mõõtmisel ei olnud arvestatud valdavaid tuuli, mis on edelasuunalised ja mille tõttu kandub lennuvälja müra otseselt elamukvartalisse. Mõõtepunkt ei vastanud tulevasele elamute ja lennukite vahelisele kaugusele (nii vertikaal kui horisontaalsuunas). Põhja poolt mõõtmine oli seega mõttetu.

### **Selgitus**

Lähtuvalt lennuvälja lennuoperatsioonide arvust ei pidanud ekspertgrupp vajalikuks Kuressaare lennuvälja piirkonnas õhu- ja veesaaste täiendavaid mõõtmisi. Müra mõõtmist sooritas vastava rahvusvahelise väljaõppe saanud ainus Eesti spetsialist, Tallinna Lennujaama insener Rein Reis, kelle pädevuses pole põhjust kahelda. Ka mõõtepunkti asukoht valiti koostöös Tallinna Lennujaama spetsialistidega. Mitte ükski lennuk ei tõusnud taganttuulega. Mõõtmisprotokollid olid avalikustamisel kättesaadavad ning nendes on fikseeritud kõik operatsioonid sh ka mõõtepunktist ülelennud.

**Vastuväidet ei arvestata.**

### **Vastuväide**

KSH-s on jäänud hindamata negatiivsed mõjud elanike elukeskkonna muudatustele ja muule sotsiaal- ning ärikeskkonnale, sealhulgas ei ole isegi viidet kinnisvara väärtuse võimalikule langusele jm teguritele, millele elanikud osundasid.

Leiame, et muudatused nii elukeskkonnas kui ka äriliste võimaluste oluline halvenemine on keskkonnatingimused, mida peab arvestama lennuvälja detailplaneeringu juures.

KSH koostamisele ei ole kaasatud ühtegi kinnisvaraspetsialisti, samuti ei ole kaasatud kinnisvara väärtuse muutumise hindamiseks ühtegi vastava ala eksperti.

### **Selgitus**

Eelaruandes leheküljel 62 on käsitletud programmi kohaselt sotsiaalseid mõjusid. Kuna kõnealuse elurajooni ehituspiirangud ei muutu (jäävad selliseks nagu on tänases üldplaneeringus) ja lennused ei seostu raja pikendamisega siis ei mõjuta ka detailplaneeringu, mis lubab rada pikendada 2 km-ni, kehtestamine kinnisvara väärtust.

Aruande punktile 6.2.6 lisatakse ülaltoodud täpsustus kinnisvara väärtuse kohta.

### **Vastuväide**

Keskkonna saastatuse taset ei ole Kuressaare lennuraja all 2006. aastal reaalselt mõõdetud. Õhusõidukite heitmete ja nende võimaliku mõju välisõhu kvaliteedile hindamisel toodi KSH-s näited 2004 a. Rootsi ettevõtte INDIC mõõtmiste kohta Tallinna lennujaamas ja selle ümbruses. Tulemused näitasid, et õhusõidukite poolt tekitatud saaste mõjutab alasid ainult lennujaama vahetus läheduses.

Eelaruande peatüki 4.9 lõpus on toodud näited 2001 a. Keskkonnauuringute Keskuse poolt läbi viidud linnaõhu seire tulemustest.

Leiame, et 2001 aasta seire tulemusi ei saa samastada mõõtmistega võimalikus saastepunktis.

Müra ja saastatuse kohta on seega eelaruandes esitatud subjektiivseid hinnanguid, mis ei vasta faktilisele alusele, sealjuures on esitamata olulised arvnäitajad võimaliku saasteriski osas.

Müra osas on eelaruandes viidatud, et suuremad lennukid teevad kõrgemat heli ja seega ei ole see inimkõrvale nii häirivalt kuuldav. Eksperti sellise väite kohta puudub samas igasugune tõendusmaterjal. Samuti on KSH-s eelaruandes väidetud, et uuemad lennukid saastavad vähem.

Ühegi suurema lennuki saastenäitajate kohta ei ole esitatud arvandmeid, sealhulgas ei ole nimetatud ajutise valgusreostuse suurenemist (rääkimata numbrilistest näitajatest), ei ole väljendatud kütusereostuse võimalikke maksimaalarve, kui lennuk on sunnitud enne maandumist väljutama kütuse (mis on riskide hindamise seisukohalt oluline), ei ole väljendatud ka heitgaaside maksimaalnäitajaid osundatud lennukitüüpide kohta.

Eelaruande punktis 5.8 väidetakse, et mürataseme suurus ei sõltu lennuraja pikkusest ja rada ei pikendata selleks, et tagada suurema arvu reisijate vastuvõttu. Lisaks selgub eelaruandest, et rada pikendamata on tehniliselt ja arvutuslikult võimalik suurendada reisijate ja operatsioonide arvu tänaste võimaluste juures.

Formaalselt on hindaja andnud seega vastused. Leiame, et hindaja on seejuures teadlikult esitanud näiliselt õigeid väiteid.

Lennuraja pikendamine iseenesest tõesti ei too kaasa mürataseme tõusu, kuid võimaldab kasutada suuremaid ja võimsamaid lennukeid, mis põhjustavad suuremat müra ja tekitavad elamute suunas madalalt laskudes ning tõustes elanikele lisaks mürale täiendavalt ka psüühilist koormust hirmu näol. Vastava faktori mõju ei ole aruandes sisuliselt üldse hinnatud.

### **Selgitus**

Kuna isegi Tallinna Lennujaama õhusaaste mõõtmistulemused näitavad väga tagasihoidlikku lennukitest tingitud õhusaastet on taolised mõõtmised Kuressaare lennuväljal põhjendamatud, saastet pole sellise lennusageduse juures võimalik fikseerida. Mis puudutab konkreetseid lennuaparaate siis lennuvälja kasutavad keskkonnasertifikaadiga lennukid. Ekspertgrupil pole põhjust kahelda ja pädevust kontrollida, kas näitajad on vastavad. Sertifikaadid on mõeldud ametkondlikuks kasutuseks ning KSH aruandes numbriliste näitajate esitamine ei otstarbekas, kuna nende näitajate mõistmine eeldab eriharidust.

Eelaruande punktis 6.2.5 on käsitletud ka visuaalset (psüühilist) häiringut.

Vastuväites kajastatud on käsitletud aruandes piisavalt.

### **Vastuväide**

Alternatiivid ja alternatiivsete lahendite võimalused on esitatud ainult formaalselt ja jäetud sisulises osas hindamata.

Kuigi nn ristiraja ehk OS/23 raja meteoroloogilised näitajad on tunduvalt sobilikumad just nimetatud raja põhiraajaks kujundamiseks, ei ole arvatava majandusliku kulutuse suuruse tõttu sisuliselt vaevunud KSH-s isegi alternatiivide hindamist teesklema. Seejuures on võimalike alternatiivide osas esitatud ainult tõendamata väiteid. Alternatiivide hindamisel on pööratud peatähelepanu ainult variandile J. ning sellest tulenevalt on kõik muud alternatiivid sisuliselt kuulutatud juba ette ebaõnnestunuks.

### **Selgitus**

Ekspertgrupp leiab, et alternatiive on käsitletud piisavalt. Lühema raja pikendamine on välistatud esmalt selle suure maksumuse tõttu ja teiseks oluliseks põhjuseks on Saare kütuse kütteterminali asukoht. Seega ei kooskõlasta Lennuamet lühema raja pikendamist. Lennuamet ei pea võimalikuks lühema raja pikendamisel vajalike täppislaskumisseadmete paigaldamist.

**Vastuväide**

Arendaja ning samuti ka KSH hindaja ei ole huvi tundnud maailma teistel lennuväljadel kasutatavate alternatiivsete võimaluste kohta.

Briti Kuningriigi koosseisu kuuluval Gibraltaril on lennuväli, millest kulgeb läbi rahvusvahelise kategooria maantee Hispaaniasse, kusjuures sõidutee suletakse lennuki maandumise või õhukütõusu eel tõkkepuudega (<http://www.gibnet.com/airport/index.htm>). Teadmiseks, et Gibraltaril lennuväli on 3. klassi lennuväli, raja pikkusega 1800 meetrit ja see lennuväli teenindab rahvusvahelisi lende. Lendurite hulgas peetakse nimetatud piirkonna meteotingimusi ekstreemseteks, kuid lennuvälja teenindatakse ja kasutatakse ohutult. Aastal 2004 teenindas Gibraltaril lennuväli 314 000 reisijat ja 380 tooni kaupa.

**Selgitus**

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU 16. detsembri 2002 MÄÄRUS (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestati tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad lubab erandi:

3. *Käesoleva määruse kohaldamine Gibraltaril lennujaama suhtes lükatakse edasi selle korra jõustumiseni, mis sisaldub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 tehtud ühisdeklaratsioonis. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsused teevad nimetatud jõustumiskuupäeva nõukogule teatavaks.*

Selliseid erandeid Tallinna Lennujaamale sh Kuressaare lennuväljale ette pole nähtud.

**Vastuväidet ei arvestata.**