

Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse KSH aruande eelnõu ja detailplaneeringu eskiislahenduse avalik arutelu

PROTOKOLL

Toimumise koht: Kuressaare Raekoda; Tallinna 2, Kuressaare
Toimumise aeg: 08. november 2006
 Algus: 17.10
 Lõpp: 19.32

Osalejad:

- | | | | |
|-----|------------|-----------|--|
| 1. | Raili | Allmäe | AS Tallinna Lennujaam keskkonnaspetsialist |
| 2. | Toivo | Alt | Kuressaare Linnavolikogu liige |
| 3. | Aleksander | Dintšenko | Lennuameti lennuväljade vaneminspektor |
| 4. | Ahto | Jakson | Ajaleht „Meie Maa” ajakirjanik |
| 5. | Raimond | Jõearu | Saare MV arengu- ja planeeringu osakonna peaspetsialist |
| 6. | Tiiu | Jõgi | linnakodanik |
| 7. | Maret | Järv | Sweco Eesti AS konsultant |
| 8. | Ruth | Kalamees | Kuressaare LV maanõunik |
| 9. | Viljar | Kesküla | linnakodanik |
| 10. | Merit | Kindsigo | Saaremaa Keskkonnateenistus |
| 11. | Vilma | Kippak | Kuressaare LV õigusnõunik |
| 12. | Margit | Koolme | Sweco Eesti AS spetsialist |
| 13. | Jüri | Kriis | linnakodanik |
| 14. | Mare | Kriis | linnakodanik |
| 15. | Ants | Kuningas | A. Kuningas ja partnerid OÜ, Kuressaare linnakodanike esindaja |
| 16. | Tiit | Käär | Sweco Eesti AS peaspetsialist |
| 17. | Tõnu | Mardo | AS Tallinna Lennujaama lennuohutuse juht |
| 18. | Anne | Oolup | linnakodanik |
| 19. | Toomas | Paaver | Kuressaare LV linnaarhitekt |
| 20. | Enn | Rettau | Kuressaare Linnavolikogu aseesimees |
| 21. | Urmas | Sepp | Kuressaare Linnavalitsuse abilinnapea planeerimise ja ehituse alal |
| 22. | Mati | Tang | Kuressaare Lennujaama juhataja |
| 23. | Laine | Tarvis | Kuressaare Linnavolikogu liige |
| 24. | Anton | Teras | linnakodanik |
| 25. | Urve | Tiidus | Kuressaare linnapea |
| 26. | Karli | Valt | Kuressaare LV keskkonna- ja välisprogrammide spetsialist |
| 27. | Ainar | Viires | linnakodanik |

Koosolekut juhatas: Maret Järv

Arutelu avas Urmas Sepp, kes teavitas, et linnavalitsusele on esitatud üks kirjalik ettepanek keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu ja detailplaneeringu eskiisiga tutvumiseks ettenähtud ajavahemikul 16.10.2006-07.11.2006.

Maret Järv andis ülevaate arutelu korraldusest, kinnitas, et kõigile küsimustele vastatakse hiljem ka kirjalikult ja andis sõna Tiit Käär'ile, detailplaneeringu eskiislahendusekoostajale.

Tiit Käär: Kuressaare lennujaama lennuraja pikkus on praegu 1518 m. Selleks, et Kuressaare lennuväli rahvusvaheliste normidega vastavusse viia, on vajadus pikema lennuraja järele. Lennuraja pikendamiseks kaasneb ka lennuraja ja lennuriba – STRIP-i laiendamine. Lähtuvalt seadustest on 60 m raadiuses lennuraja mõlemast otsast turvatsoon. Lähiumbruses olevatele (ehitus)objektidele on kehtestatud kõrguspiirangud. Lennuväli asub Sepamaa lahe ääres, kus on seaduslikud piirangud, nt ehituskeelu vöönd 50 m merepiirist, kaldaulatuse 200 m, samuti on ette nähtud kallasraja võimaldamine 10 m laiusel ribal. Praeguse lennuraja korral on need tingimused rahuldatud, kuid rada pikendades peab kontrollima, kas lennuvälja olemasolev kinnistu võimaldab ka siis neid nõudeid täita. See on detailplaneeringu koostamise üks eesmärk. Teiseks on tarvis lennuväli ümbritseta rahvusvaheliselt kehtestatud turvapiiridega. Planeeringu eskiisiga on antud ala, kus on võimalik arendada lennujaama tegevuseks vajalike hoonete (nt reisiterminal, hooldusüksused) rajamist.

Hetkel on Lennuameti poolt aktsepteeritud kõrguspiirangu joon 1,2% kaldega. Tegelik lennuki õhkutõusmis- ja maandumistrajektoraja lävest on 5,2% kaldega. Sellisel juhul on Lillede linnaosa kohal lennuk 40 - 84 m kõrgusel.

Ants Kuningas: Kas eskiisis on käsitletud ka alternatiive või variant on vaid aruande põhjal tehtud?

Maret Järv: Alternatiive on käsitletud keskkonnamõju strateegilisel hindamisel.

Ants Kuningas: Kelle korraldusel on tellitud põhja-lõunasuunaline eskiis?

Tiit Käär: See on vormistatud detailplaneeringu lähteülesandes, mille algatamiseks tegi ettepaneku AS Tallinna Lennujaama Kuressaare lennujaam. Vastavalt lähteülesandele on tehtud ka eskiis. Loomulikult on alternatiive kaalutletud. Kui Te mõtlete kirde-edela suunalise raja pikendamist, tuleks nt Roomassaare tee suunata läbi tunneli.

Maret Järv: Alternatiivide võrdlemist on käsitletud keskkonnamõju hindamisel ja aruandes. Hindamise tulemusel selgus parim variant ja eskiis on koostatud vaid sellele.

Ants Kuningas: Missugustele rahvusvahelistele nõuetele praegune Kuressaare lennuraja pikkus ei vasta?

Aleksander Dintšenko: Kuressaare lennuvälja lennuraja praegune pikkus 1 518 m vastab teatud lennuohutuse nõuetele. Me ei saa aga kasutada täna minimaalseid nõudeid. Kuni 1800 m pikkune lennurada vastab kõigile nõuetele kui lennuvälja kasutatakse vaid visuaallennu tingimustes. Lennuvälja raja pikkus ja laius näitavad, millisesse klassi see kuulub ning vastavalt lennutegevuse laadile: visuaal- või instrumentaallennu rada, kas täppislähenedamisega või mittetäppislähenedamisega. Praegu kasutatakse Kuressaare

lennuvälja mittetäppislähenemisega, st. lennurajal puuduvad kaasaegsed navigatsiooniseadmed, mis võimaldaksid lennuvälja ohutult kasutada seadmete abil. Lennuraja väljaehitamisel arvestatakse alati ka seda kasutama hakkavate õhusõidukite tüüpe, nende lennuomadusi. Lennuki omanik, operaator saab ise valida, kas kasutada rada, millel puuduvad nt. vastavalt pikkusele ette nähtud täppislähenemise skeemid. Kuressaare lennuraja selle suuna pikendamine on valitud eelkõige ohutuse tagamiseks. Euroopa Liidu liikmesriigina on Eesti kohustatud täitma EL-s kehtestatud lennuohutusnõudeid sh otse kohaldatavaid nõudeid. Seni ajani pole Kuressaares paljud tingimused täidetud ka olemasoleva 1518 meetrise raja korral, nt takistuste piirangupinnad, külgneva ohu aladest ehk STRIPi laiusest 300 m. Täppislähenemise tingimusi pole saadud luua kuna lennuväli asub poolsaare tipus, läheduses paiknevad mitmed strateegilised üksused nagu näiteks Roomassaare sadam.

Ants Kuningas: Kas raja praeguse pikkuse korral ei ole võimalik paigaldada sellele täppislähenemise süsteemi?

Aleksander Dintšenko: Kui see paigaldada, lüheneks praegune 1518 m pikkune rada vähemalt 270 meetri võrra. Siis oleks kasutatava lennuraja pikkus 1248 meetrit ja kuuluks 3. klassi. Lennuvälja klassid on sõltuvuses raja pikkusest ja laiusest. Kui rääkida aga ohutusest õhusõidukitele ja õhuruumile, siis on olulised eelkõige täppislähenemise seadmed.

Arutletakse, kuidas on Kuressaarega sarnastes mere ääres paiknevates lennujaamades maailmas ohutus- ja julgestusküsimusi reguleeritud (tõkkepuudega Gibraltari lennuvälja rada).

Aleksander Dintšenko: On kaalutletud 0523 ehk kirde-edela suunalise raja pikendamist. Me ei saa rääkida lennuvälja arendamisest ja ohutumaks muutmisest, kui ei paigaldata täppislähenemise seadmeid. Rada 0523 pikendada ei saa, kuna seadmete paigaldamine merre ei ole võimalik selle liigse kulukuse tõttu.

Ants Kuningas: Põhja-lõuna suunalise raja pikendamisega suureneb otseselt oht, riskifaktor elanikkonnale. Miks ikkagi on juba eelnevalt välistatud muud alternatiivid?

Aleksander Dintšenko: Just lühema raja pikendamisega on arvestatud ohutusnõudeid. Kuressaare ja Sepamaa lahes on lindude pesitsus- ja kogunemisalad. Linnud aga kujutavad väga olulist ohtu lennuohutusele. Kui lennurada pikendada üle Roomassaare tee, jäävad ette kütusemahutid, mille kõrgused ületavad ala piirangud. Antud variant on valitud ohutuse ja majanduslikku otstarbekust silmas pidades.

Ants Kuningas: Kas küsimus seisneb vaid majanduslikus kaalutuses?

Aleksander Dintšenko: Lennuamet arvestab ohutuse aspekti ja ei pretendeeri ekspertarvamusele.

Anne Oolup: Kui kaugel peavad olema seadmed olemasolevast lennurajast? Ühele poole lennurajast jääb meri aga teisele sama kaugele ju elamukvartal.

Aleksander Dintšenko: Kui lennuk maandub üle Lillede linnaosa, pannakse tuled raja teise (vastas-) otsa. Minimaalne täppislähenemise süsteemi kaugus on 370 m, millega on veel tagatud seadmest tulenev ohutus. Kui see paigaldada lähemale, siis ta ei täida ülesannet, milleks ta on ette nähtud. Merre paigutades on seda aga vaja enne täita. Seadme minimaalne ja maksimaalne kaugus on määratud, et tagada selle maksimaalne kasutegur. Kui paigaldada antenn minimaalsele kaugusele, 360 meetri peale, siis olemasolevast rajast 270 m pikkust osa pole võimalik mere poolt maandumiseks kasutada. Raja otsast mereni on 180 m.

Vaadatakse Vabariigi Valitsuse määrustest tulenevaid lennunduse piirangupindu.

Aleksander Dintšenko: See kalle on 1,2 ja 2% üle selle ei tohi olla ühtki purunematut objekti lennuvälja tõusu- ja lähenemisalal. Kui 2%-list kallet pole võimalik tagada, siis saab muuta lennukite maandumise nurka. Lennukite navigatsiooniseadmetes on standardselt arvestatud 5,2% ehk 3 kraadi. Ainult täppislähenemise seadmed aitavad lennukitel selle kraadiga kursil püsida. On arvestatud mõõteriistade hälbeid, piloodi vigu ja sellest tulenevalt on need parameetrid välja valitud. Kui nüüd mõni takistus ületab 2%, siis on võimalus seda kaldenurka muuta. St. tegelik lennukõrgus on kõrgem kui 2%- line piirangupind, seega suureneb ka ohutus. Kuressaare lennuvälja arendamisel on ohutuse tagamiseks sellega arvestatud. Seni kui Roomassaare sadamas paiknevad kraanad, on mere poolt maandudes lennuki kurss 3,30%.

Anton Teras: Kui Kuressaare lennuväljale tulevad täppislähenemise seadmed, siis tegelik maandumise kõrgus suureneb, mitte ei vähene. Sain ma õigesti aru?

Aleksander Dintšenko: Tegelikku maandumise kõrgust, maandumisnurka on võimalik tõsta, aga täppislähenemise seadmed garanteerivad õhusõiduki sellel nurgal, kursil püsimise, mis tagabki ohutuse. Olemasolevad navigatsiooniseadmed ei võimalda seda tagada.

Ants Kuningas: Kas praegu lendab lennuk majade kohal madalamal kui tulevikus täppislähenemise seadmetega? Kumma variandi korral on majade ja lennuki vaheline kõrgus väiksem?

Aleksander Dintšenko palub täpsustada, kas küsija pidas silmas instrumentaal- või visuaallennu viisil lähenemist. Selgub, et soovitakse teada, missugune on praegu minimaalne lennuki ülelendamise kõrgus. Instrumentaallennu puhul lennu kõrgus võib suurened, aga ei pruugi. Täppislähenemise seadmed on eelkõige selleks, et tagada lennuki teatud ohutul trajektooriga püsimine. Varem avaldatud arvamust, et tulevikus hakkavad tõenäoliselt lennukid üle majade madalamalt lendama, täpsustatakse, et nii on see ilmselt visuaallennu tingimustes ilma täppislähenemise seadmeteta.

Maret Järv: Veendunud, et hetkel kellelgi küsimusi tekkinud ei ole, alustas eelaruande tutvustamisega. KSH eelaruanne on koostatud vastavalt keskkonnamõju hindamiseseadusele ja programmile. Peatun aruande olulisematel punktidel ja jätan võimalikult rohkem aega sisulise arutelu jaoks, et pöörata enam tähelepanu lõikudele, mille vastu huvi tuntakse.

Annab ülevaate aruande ülesehitusest ning vastavusest strateegilistele dokumentidele ja seostest seadustega.

Detailplaneering on niisugune dokument, millega võib muuta linna üldplaneeringut ja edasi ka maakonna üldplaneeringut. Kui rääkida dokumentide ajaloolisest järjestusest, millal üks või teine dokument on tehtud, siis Kuressaare linna jaoks on kõige värskem dokument Kuressaare linna arengukava, mis on volikogu poolt heaks kiidetud 2005. aasta mais. See on värskem dokument, mis näitab Kuressaare linna arengueesmärke. Kava kohaselt on linna üheks prioriteediks turismi arendamine ja selles käsitletakse ka lennuvälja arengut, kus on ette nähtud 2,5 km pikkuse raja arendamine. Niisiis, vaadates õigusakte, on lennuvälja arendus igati seaduspärane. Seda enam, et kehtiv arengukava oli avalik dokument, mille kohta aga vastuväiteid ei olnud. Riiklikes strateegiates on Kuressaare lennujaama tagasihoidlikult reguleeritud. Prioriteetideks on kohalike elanike ja omavalitsuse soovid. Eelnevatest aruteludest on läbi käinud mõte, et lennuväli Saaremaal mõnda teise kohta üle viia. See aga on vastuolus riiklike dokumentidega, mille kohaselt Eestisse pole ette nähtud uute lennuväljade rajamist. Vastuolu puudub ka Kuressaare tervise ja säästva arengu strateegiaga. Rõhutaks ka seadusest tulenevat asjaolu, et detailplaneering on dokument, mis annab ette maksimaalse arendusvõimaluse, kuid ei näe ette planeeringu elluviimist silmapilkselt ega maksimaalses ulatuses. See on dokument, mis annab ettevõttele lähiaastateks arenguruumi.

Keskkonnamõju hindamise käigus toimus müra mõõtmine, mida tegi Eestis ainus pädev spetsialist Rein Reis Tallinna Lennujaamast. Mõõtepunkt ja mõõtmise aeg otsustati nõupidamisel Tallinna lennuvälja spetsialistidega. Mõõtmisteks pakuti neljapäev või reede kui kõige tihedama lennusedusega päevad. Mõõtmismetoodika valikul arvestati vastavate erialaspetsialistide soovustega, ekspertgrupp oli siin kuulaja rollis.

Müratase ühelgi ülelennul ei ületanud lubatud piire (*näitab ja selgitab aruande vastavat tabelit nr 11*). Boeingu müra mõõdeti Tallinna lennujaama lähipiirkonnas Kuressaare mõõtepunktile analoogsetes tingimustes ja see osutus väiksemaks kui sealt ülelennanud Kuressaarest saabuva LET 410-ne müratase.

Alternatiivide valikut illustreeris Maret Järv piltidega. Näitab skeemi, kus on näha, et osa kütuseterrinaali territooriumist jääb 10 m kõrguspiirangualasse.

Mahutite kõrgus on aga 15 meetrit. Lisaks kõrgusest tulenevale piirangule on terminal ka täiendavaks riskifaktoriks – kui peaks lennurajal juhtuma mingi õnnetus lennuaparaadiga, siis on plahvatusohtliku aine terminal veel suuremaks täiendavaks riskifaktoriks. Pruuni värviga on tähistatud raja ala, mis tuleks viia tunnelisse. Seda nõuet peab otse kohaldama vastavalt käesoleva aasta sügisel kehtima hakanud rahvusvahelistest nõuetest rahvahelisele lennuväljale – piiripunkti territoorium peab olema piirdega eraldatud ja kontrollitav. Mis puudutab Gibraltari lennujaama, siis lisaks härra Dintšenko öeldule,

lubas EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU 16. detsembri 2002 määrusega (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestati tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad, erandi (*näitab vastavat määrust*). Lisaks eeltoodule on selle alternatiivi kahjuks ka lühema raja laiendamisega kaasnev II kategooria linnuliigi pesapaiga hävitamine, merre tammi ehitamisel merekeskkonna keskkonnaseisundi ja ökoloogilise tasakaalu rikkumine. Mis puudutab lennusedust, siis kõik Saaremaad käsitlevad strateegilise arengu dokumendid ei näe ette lennuvälja olulist tähtsust Saaremaale reisijate kasvul. Aruandes analüüsiti, millist reisijate arvu võiks ka tänase lennuraja puhul lennuväli teenindada. See arv ületab kõikvõimaliku Saaremaa külastajate arvu. Reaalsed vajadused tekivad SPA-sid külastavate turistide arvust ja SPA-de arengust ehk lähemal 10 aastal piisaks 1-2-st suurema klassi lennuki täiendavast reisist.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et raja pikendamine on vajalik mitte lendude arvu ja reisijate arvu tõstmiseks vaid ennekõike, nagu ka härra Dintšenko ütles, ohutuse tagamiseks.

Anne Oolup: Mitme lennuraja pikenduse eelhinnanguga te olete eelnevalt tegelenud? Olemasoleva olukorraga ollakse ju rahul. Milleks on vaja midagi muuta? Soovin selgitust, kas me räägime 1800 meetrisest või 2000 meetrisest rajast? Kui 1800 meetrisest rajast, siis oleks pidanud adekvaatse tulemuse saamiseks müra mõõtma vähemalt 300 meetri kauguselt lennurajast. *Nõustub, et kõiki rahuldavat lahendust on väga raske leida. Teeb ettepaneku huviliste seltskond kokku koguda ja siis müra mõõta.*

Maret Järv: Siin tuleb arvestada nende aspektidega, mis kehtivad strateegilise projekti, mitte keskkonnamõju hindamise kohta. Need on kaks täiesti erinevat lähenemist. Nagu ma aruande tutvustuses mainisin, ei olnud ekspertgrupp see, kes määratles müra mõõtmise koha. Seda tegi Eestis kõige pädevam müra mõõtmise spetsialist. Samuti küsiti nõu Tallinna Lennujaamast. Alternatiividest lisaks, et mitte ainuüksi kütusemahutid, vaid ka lindude liikumine on ohutegur lühema raja puhul.

Raili Allmäe: Möödunud kord, programmi arutelul, jäi mulje, et inimesi häirib nende majade kohalt ülelendav õhusõiduk. Ja seepärast lepiti kokku mõõta müra selles elurajoonis, kus see elanikke häirib. Niisiis on valitud mõistlik koht. Modelleerimist tehakse päeva ja öö keskmiste müratasemetega. Kuressaares on lennusedus niivõrd väike. Ja kui vaadelda ööpäevas 3 lennuoperatsiooni tekitatud müra keskmine, siis see tegelikult ei näita seda, mis inimesi häirib. Tegelikult on häiriv üksik operatsioon, konkreetne mürasündmus. Enamus aega kuuleme liiklus- ja olmemüra. Seda arvesse võttes oli ka mõõtmise koht valitud.

Tuule suunda me küll valida ei saanud, aga see ei tohiks mõõtmistulemusi oluliselt muuta. Ta küll mõjutab, aga mitte 20 dB või koguni 30dB.

Ants Kuningas: Vaadakem tabelit, kus on ära märgitud lennuki tõusud. Mis juhtub tuulega, kui lennuk tõuseb lõunast põhja ja tuul puhub lennukile vastu, st elamurajooni poolt, siis kuidas levib müra, kas see tuleb lennukiga kaasa või puhub tuul ta vastassuunas, endaga kaasa?

Raili Allmäe: Tuul ei kahekordista müra taset. Lubatud müra tase elamurajoonides on 50 dB – 55 dB, praegu on siin 25 dB – 30 dB. Müra tuleb juurde umbes 6 kuni 10 dB, aga kindlasti tuul ei kahekordista müra taset.

Õhusõiduki puhul on maja kohal lubatud 85 dB. *Soovitab kasutada müra maksimume, kuna need ütleavad inimestele rohkem.*

Maret Järv täpsustas, et üks lennuoperatsioon (tõus või maandumine) toimub igal juhul üle Lillede linnaosa.

Anne Oolup: See on olemasoleva situatsiooni mõõtmine, mis ei ole kuidagi seotud lennuraja pikendamisega. Saan ma õigesti aru? Milline võib olla siis müra tugevus, kui lennurada pikeneb 300 meetri võrra?

Raili Allmäe: Lennuraja suund ja seega ka lennuki trajektoor jäävad samaks. On olemas rusikareegel kauguse kohta: iga kord, kui kaugus müra allikast suureneb kaks korda, siis müra tase väheneb 3 dB. Nt kui müra ühe km kaugusel on 85 dB, siis kahe km kaugusel on ta juba 82 dB.

Ants Kuningas: Kas arvestati ka lennukite kõrgust sellest samast mõõtepunktist?

Raili Allmäe: Ei arvestatud. Selle aparaadiga, millega mõõdeti, pole võimalik seda teha.

Urve Tiidus teeb ettepaneku võrrelda detsibelle olmes müra tekitavate aparaatidega. 30 dB suurust müra tekitavad, nt tolmuimeja, habemeajamisaparaat. Maret Järv selgitab, et üksiku lennuki müra jääb kõrva, sest ta erineb teistest tavapäraestest müradest. Raili Allmäe kirjeldab müra mõõtmist Tallinna Lennujaamas. Nenditakse, et lennukid on varustatud mürasertifikaatidega ja seega vastavad rahvusvahelistele nõuetele. Eestis on reeglid Aleksander Dintšenko arvates sageli karmimadki. Maret Järv küsib lennukoridori all elavatelt inimestelt, kui häirituna nemad end lennuki mürast tunnevad.

Tiiu Jõgi: Ei ütleks, et kõik lennukid ja iga kord häirivad.

Maret Järv: Kas te oskate öelda ka, mis kella ajal lennuk kõige rohkem häirib?

Tiiu Jõgi: Ei saa öelda, et müra mind absoluutselt iga päev häirib. See sõltub ilmast ja veel väga paljudest asjaoludest.

Maret Järv: Samas müra mõõtmise punkt oli lennuväljale palju lähemal ja lennuk ise madalamal kui teie majale, kui ta sellest üle lendab. Mõõteriist ei valeta. Pealegi oli mõõtmise juures tunnistajaid.

Tiiu Jõgi: Tuleb vahet teha ka sellel, kas lennuk maandus või tõusis õhku, kui ta mõõtmise ajal üle lendas. Siin on mõõdetud tõusu müra.

Maret Järv: Hommikul esimene lennuk, mille müra mõõdeti, maandus lennates üle elamurajooni. Teised lennukid, mida mõõdeti, lendasid üle tõusul. See suund sõltub tuulest ja müra tase ilmastiku tingimustest. Hommikul esimene lennuk, mis tuli, maandus

üle linna. Nagu aruandest selgub, on maandumisel tekitatud müra 0,5 dB võrra valjem kui sama lennuki õhku tõusmisest tekitatud müra. Kõige valjem on *Fokker*-tüüpi lennuki tekitatud müra. Nagu juba eelnevalt mainitud oli Tallinna Lennujaamas mõõdetud *Boeingu* müra väiksem võrreldes väiksemate lennukitega, mis praegu regulaarselt Kuressaarde lendavad. Ekspertgrupp oli see, kes andmed kirja pani, kuid otsused, valikud tegid vastava eriala spetsialistid.

Aleksander Dintšenko: lennukite müra on tõusul suurem kui maandumisel. Maandumisel tekib suurim müra kui lennuk on maandunud ja pidurdab mootoriga rajal.

Arutletakse, et polegi võimalik müra hinnata. Selleks puuduvad Eestis eksperdid. Võrreldakse Tallinnas toimunud projekti keskkonnamõju hindamisega.

Anne Oolup: Kordan küsimust - mitme lennuraja pikenduse eelhinnanguga Te olete eelnevalt tegelenud?

Maret Järv: Ma teen seda esimest korda.

Raili Allmäe: Sooviksin kommenteerida – Eestis ei ole lennuväljade projektide keskkonnamõju veel hinnatud. Tallinna lennuvälja projekti elluviimisega kaasnevat keskkonnamõju hindasid sakslased.

Ants Kuningas: Kas eksperdil on litsentsis kirjas need valdkonnad, milliseid keskkonnamõjusid võib ta hinnata?

Maret Järv: Keskkonnamõju strateegilise hindamise jaoks ei ole eksperdil litsents vajalik. Vajalik on seaduses ette nähtud pädevus. Järelevalvaja on Keskkonnaministeerium, tema väljastab litsentse ja otsustab, kas ekspert on pädev või mitte.

Ants Kuningas: Väitsite enne, et on olemas linna õigusakt, mis näeb ette Kuressaarde kuni 2,5 km pikkuse maandumisraja ehitamist, palun täpsustage.

Maret Järv: See oli Kuressaare linna arengukava aastast 2005, mis oli enne Linnavolikogu poolt heaks kiitmist avalikul arutlusel, mille käigus iga linnaelanik sai oma arvamust avaldada, ettepanekuid teha.

Ants Kuningas: Palun täpsustage, kuidas detailplaneering ei kohusta planeeritavat ellu viima.

Maret Järv: Detailplaneering ei kohusta planeeritavat maksimaalselt ellu viima selles mõttes, et kui näiteks planeeringus on määratud maksimaalne arv (näiteks 13 hoonet), siis ei eelda see, et rajataksegi just nii palju (rajatakse 12) või kui määratud pikkus on 2 km, siis võib ehitada lühema, kuid mitte üle 2 km.

Kirjalikult esitatud küsimustele vastatakse kindlasti kirjalikult, kuid lühidalt arutletakse neid järgnevalt ka arutelul.

Ants Kuningas: Leiame, et see planeering oleks pidanud kuuluma maavanema pädevusse, sel lihtsal põhjusel, et planeeringuga kaasneb territooriumi oluline muutmine. Lennujaam on olulise ruumilise mõjuga objekt, mille suuruse määrab maavanem.

Maret Järv: Te küsisite seda ka oma eelmises kirjas ja sellele me ka vastasime. Kuid kordan siinkohal uuesti. Lennuvälja suuruse määrab maavanem ja kiidab heaks regionaalminister juhul, kui tegemist on objekti asukoha valikuga. Kuressaare lennuväli on sellel kohal eksisteerinud pool sajandit ja enamgi veel. Planeerimisseaduse § 8 lg 5 sätestab, et üldplaneeringu koostamine on 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. Kuressaare lennuväli on eksisteerinud üle poole sajandi. Aga antud juhul me ei vali ruumilise mõjuga objektile asukohta.

Ants Kuningas: Lisaks tundsi me kirjas muret kinnisvara hindade vähenemise üle Marientali elamurajoonis. Te ei ole kaasanud kinnisvara eksperte. Miks?

Maret Järv: Raja pikendamine ja lendude arv, samuti lendajate arv pole omavahelises sõltuvuses. Siit tulenevalt on need piirangud tulevikus täpselt samad, mis on seniajani olnud. Selles kontekstis situatsioon ei muutu raja pikendamisest, vaid kui jätta rada pikendamata, suureneb ohtlikkus, kuna lendude arv tõuseb.

Ants Kuningas: Kas te väidate, et raja pikendamisel lendude arv väheneb?

Maret Järv: Lendude arv ei sõltu raja pikkusest.

Ants Kuningas: Kui tehakse suurem rada, mis võimaldab vastu võtta suuremaid lennukeid, siis võib ka lendude arv sageda. Kas see vastab tõele?

Maret Järv: Pikem rada ja suurem lennuk on küll omavahel sõltuvuses aga lendude sagedust, operatsioonide arvu raja pikkus ei mõjuta. *Juhib tähelepanu aruandes toodud tabelile, mis kirjeldab erinevate tegurite omavahelist sõltuvust.* Mida suurem on lendude arv, seda valjem üldine müra.

Ants Kuningas: Kusagil pole kirjas, et kirde-edela suunalise raja pikendamisel jäävad ette ohustatud linnuliigid.

Maret Järv tutvustab kaugelt (reetmata ohustatud liikide täpseid elupaiku) Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskuse poolt väljastatud teabenõude vastust, mis tõestab, et mere ääres pesitsevad kaitsealused, täpsemalt II kategooria linnuliigid.

Ants Kuningas: Kas praegu, kui lennukid kasutavad risti paiknevat rada, ei kujuta see endast ohtu liikidele?

Maret Järv: Praegu see rada lõpeb lennuvälja territooriumiga ja pesitsuspaik asub väljaspool lennuvälja tänast ala.

Ants Kuningas: Kas lennukite ülelend ei mõjuta linde?

Maret Järv: Absoluutselt mitte pesapaiku. Raja pikendamine selles suunas eeldab 300 meetrise STRIP (puhastatud ala) tegemist, st lennuraja teljest 150 m raja ühele ja 150 m teisele poole. STRIPis peab olema rohi niidetud, lumi roogitud, jne.

Ants Kuningas: Võime eeldada, et kui rada pikendatakse inimestele lähemale ja lendama hakkavad suuremad lennukid, siis toimuvad lennud majade kohal maapinnale lähemal. Kas te hindamisel psüühilist mõju inimese tervisele ka vaatlesite?

Maret Järv: Raja pikendamisel on ohutus just paremini tagatud ja seega ka mõju inimeste psüühikale paraneb. Kui lennuk hakkab tõusma elurajooni suunas ja juhtub mõni tõrge, siis pikem rada annab talle võimaluse vältida avariid. Opereerimisruumi on rohkem kui täna. Väikeste lennukite kindlus maandumisel suureneb just pikema raja korral. On silmas peetud eelkõige Lillede linnaosa elanike heaolu, linnud on siinkohal teisejärgulised.

Ants Kuningas: Väitsite, et väljaspool „punase joone ala“ ei tohi olla ühtki purunematut objekti. Kuid üks siiski on. Kas kütusemahutid ja nõ punase joone ala ja see üks ehitis on olulisteks takistuseks risti oleva raja pikendamisel?

Maret Järv: Kindlasti mitte kõige olulisem. Keskkonnamõju hindamisse on kaasatud Lennuameti ja lennujaamade spetsialistid.

Selgitab, et planeeringutele on omased teatud kompromissid ja järeleandmised. Teeb ettepaneku Aleksander Dintšenkole tutvustada kõrguste piirangute, takistuste kaarte. Detailplaneering koostati just selle eesmärgiga, et tagada nii hetkel kehtivate kui aasta, pooleteise pärast kehtima hakkavate õigusaktide kohane ohutu lennuvälja kasutamine.

Ants Kuningas: Kuidas on ikkagi arvestatud psüühilist mõju?

Maret Järv: See on toodud välja ka aruandes – kõige olulisem negatiivsem mõju raja pikendamisel on visuaalne ehk psüühiline, sest pikem ja laiem rada võimaldab suurematel lennukitel kasutada lennuvälja. Kuid see ei kaalu üle lühema raja pikendamisega kaasnevaid negatiivseid mõjusid.

Ants Kuningas: Kui lennuraja pikendamine ei too kaasa reisijate arvu suurendamist, miks siis üldse on vaja seda pikendada?

Maret Järv: Kordan, mida juba on öeldud – ohutuse tagamiseks ja lendude tagamise ka halbade ilmastikutingimuste puhul.

Maret Järv annab sõna täpsustusteks härra Dintšenkole.

Aleksander Dintšenko: Mulle teadaolevalt koostati Kuressaare lennuvälja piirangute kaart arvestades lennuvälja arengu võimalust linna poole. Samal tingimusel kooskõlastati ka kõnealuse elurajooni detailplaneering. Kas selle elluviimisel on kooskõlastust järgitud (kas maju on lähemale ehitatud kui piirang lubab) ei ole kontrollitud, kuid siiski loodan, et seadust on täidetud. Nende nõuete esitamise eesmärk on inimeste turvalisuse tagamine.

Ants Kuningas: Me oleme Kuressaare elanikud ja tahame, et lennundus areneks, kuid mitte meie heaolu arvelt. Alternatiivvariandile, mis elanikke ei sega, aitame igati kaasa. Kui teie, hr. Dintšenko elaksite siin, lennukoridori alla elamurajoonis, kas siis plaksutaksite ka käsi ja oleksite kõigega nõus? Meie pole nõus ja kui kompromissi ei leita, ootab meid ees kohtutee.

Anton Teras: Teie, Ants Kuningas, olete linnaelanike esindaja, öelge palun, mitut inimest te esindate?

Ants Kuningas: Antud hetkel esindan eelkõige iseennast. 3. märtsil Linnavalitsusele saadetud kiri kannab küll paarikümnet allkirja, aga ma ei pretendeeri sellele, et ma nende eest räägiks. *Räägib, et talle meeldib elada Kuressaares, kuna seal on vaikne ja toredad inimesed.*

Anne Oolup: Kui palju inimesi elab otse lennukoridori all, keda see probleem puudutab? Kas selle kohta on tehtud statistikat?

Maret Järv: Hetkel ei ole, aga ma kindlasti täiendan aruannet.

Anne Oolup: Kas Kuressaare Linnavalitsus on teinud ka ettepanekuid ja ettekirjutusi kohalike elanike heaolu kaitseks?

Maret Järv: Linnavalitsuse nimel ma esineda ei saa. Lennuraja mittepikendamine ei välista lennuoperatsioonide kasvu. Tulenevalt sellest oleme keskkonnamõju strateegilisel hindamisel silmas pidanud inimeste heaolu.

Anne Oolup: Olemasolev lennurada ja praegune lennundustegevus meid ei häiri. Mure tekib sellest, et uus rada tuleb meile pool km lähemale.

Maret Järv: Väide, et teid ei häiri on vale. Lennukid ikka häirivad ja juba täna. Aga kui lennuvälja ei pikendata, ei välista see seda, et häiringud suurenevad. Just nimelt situatsiooni parandamiseks, inimeste heaolu tõstmiseks on kasulik pikem lennurada.

Raili Allmäe: Mida te täpselt kardate?

Anne Oolup: Tulevad suuremad ja valjema müraga lennukid, samuti maandumised ja tõusud muutuvad elamute kohal madalamaks.

Toivo Alt: Te (Anne Oolup ja Ants Kuningas) justkui ei usalda spetsialistide tööd, nad on tõestanud, et kui lendab *Boeing* üle, siis on müra tase väiksem, kui tehakse pikem lennuväli, siis on see ohutum. See kõik on positiivne. Millest selline pessimistlik kinnisidee? On ju tõestatud, et olukord läheb paremaks. Samuti ei usu ma, et kinnistute väärtus langeb. Pigem, mida parem lennuväli, seda rohkem me Kuressaare linna arendame, seda kiiremini tõusevad meie kinnisvara hinnad.

Maret Järv: Kas te seda mõistate, et mitte millegi tegemine ei välista müra taseme tõusu ega lendude ja lennuoperatsioonide arvu ja lendajate arvu tõusu?

Ants Kuningas: Jah, pr. Maret Järv, me oleme täiesti sellest teadlikud. Müra võib tõusta ka väikelennukite arvelt ja kui Kuressaare lennuväli muutub populaarseks ja siia tuleb palju lennukid. Kuid me mingil juhul ei taha seda situatsiooni, et lennuväli tuleb meie suunas pool km, mis annab võimaluse seda kõike teha suurtel *Boeing*utel. Me mingil juhul ei taha, et meist hakkavad samasuguse sagedusega üle lendama suuremad lennukid. Saame aru, et Fokker tekitab suurt müra, kuna ta on propellerlennuk. Kuid müra pole asja juures kõige suurem probleem, psüühiline pool on samuti väga häiriv.

Maret Järv juhib tähelepanu tabelile aruandes, mis kirjeldab lennuaparaatide mõõtmeid. Nagu sealt selgub, on Fokkeri tiibade ulatus pikem kui *Boeing*u oma. 200 meetri kõrgusel ei oma see tähtsust. Samuti on kehtestatud reeglid, millest madalamal ei tohi lennuk üle elumajade lennata.

Ants Kuningas: Siiski saavutatakse uus areng elanike heaolu arvelt. Miks ei võiks pikendada ristuvat rada, see häiriks ju vaid linde?

Maret Järv: Siin on tegemist ikkagi uskumise ja mitteuskumise küsimusega. Mina ei oska seda põhjendada paremini kui juba tegi Lennuamet, kes viitab esmalt ohutuse (navigatsioon, linnud) tagamisele. See on väga spetsiifiline teema ja seepärast ka Sweco Eesti AS töögrupp usaldab täielikult Lennuameti ja Tallinna Lennujaama spetsialistide nõuandeid selle kohta.

Kuna rohkem küsimusi kohalolijatel ei olnud, andis Maret Järv asjaosalistele sõna arutelu lõpetuseks.

Mati Tang: Lennujaama on vaja arendada, nõustub valitud alternatiivi sobilikkusega, kuna see lähtub inimeste heaolu tagamisest. Mati Tang juhib tähelepanu sellele, et inimesed, kes siia kinnisvara soetasid, oleksid pidanud lennuvälja arengu ja laienemisega arvestama ja tutvuma planeeringu dokumentidega. *Boeing* on juba kasutanud tänast rada ja kasutab seda ka järgmisel nädalal. Paarikümne lennuraja pikendamise vastase inimese huvide vastu on siiski 38 000 Saaremaa elaniku huvi arendada oma kodukohta, mille üheks nurgakiviks on lennutegevuse areng.

Urve Tiidus: Mingil moel saavad kõik osapooled aru, et lennuvälja on vaja arendada. Kuid oluline on psüühiline pool, mis tekitab skeptilisust. Ehk on küsimus vähesest

informeeritusest. Mida rohkem mürallikale keskendud, seda enam see häirib. Kõigil on mürallikad, mis neid häirivad. Mind ennast segavad muruniidukid.

Sisuliselt tekivad hirmud teadmatusesest. Ehk oleks võimalik ühiselt vaadelda ja kuulata ka Boeingut. Tuleb ikkagi teadvustada, et lennuväli oli, on ja jääb vähemalt paarikümneks aastaks ning nagu igal pool, toimuvad ka seal muutumisprotsessid. Ma tunnustan igati elanike õigust võidelda oma heaolu eest.

Tõnu Mardo: Lennuk lendab kõrgusel, mis on talle ette nähtud. Seletada asju, mis vajavad eelteadmisi, on väga raske. Võimalik on korraldada Kuressaare asjast huvitatud elanikele lennualane seminar koos Boeingu stardi-maandumise vaatlemisega.

Raili Allmäe selgitab, et psühholoogilist müra mõõtmist on väga raske mõõta, seda tajub iga inimene erinevalt. Samuti tunnevad inimesed hirmu erinevate asjade üle.

Enn Rettau: Viibisin ise müra mõõtmise juures ja võin kinnitada, et lähedal töötav traktor tekitas valjemat müra, kui startiv lennuk. Hirmul on suured silmad.

Maret Järv: Kokkuvõtte langetatakse ikkagi plusside ja miinuste kokku lugemisega. Meie ekspertgrupi soov on, et Lillede linnaosa elanikud ausalt ja oma südames need plussid ja miinused kokku loeksid.

Mati Tang: Miks mitte koguda seltskond kokku ja teha neile väike seminar, viia nad suurema lennujaama juurde olukorraga tutvuma.

Anne Oolup: Miks seda pole varem tehtud?

Maret Järv: Igal linnaelanikul on algusest peale olnud võimalus kaasa rääkida. Kui inimene huvi ei tunne, siis pole võimalik teda huvituma ka sundida. Hr. Kuningas ja pr. Oolup on aktiivselt kaasa elanud ja oma arvamust avaldanud. Sweco Eesti AS töögrupp tänab neid selle eest. Palju raskem oleks asju kaaluda kui üldse mingeid arvamusi poleks. Niisiis veelkord suured tänud Anne Oolupile ning Ants Kuningale.

Käesoleva aruteluga ilmselt enamat selgitada ega täiendada pole võimalik. Seega kuulutan arutelu lõppenuks. Täna kõiki osalejaid.

Juhatas: Maret Järv

Protokollis: Margit Koolme