

## Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm

1.	Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm	4-1 lehel
2.	<i>KSH algatamise dokumentide koopiad:</i>	
2.1	Kuressaare Linnavalitsuse korraldus detailplaneeringu ja KSH algatamise kohta	4-1 lehel
2.2	Lennuvälja keskkonnamõju strateegilise hindamise teade	1-1 lehel
3.	KSH ja selle tulemuste avalikustamise ajakava	2-1 lehel
4.	Planeeringuala kirjeldus	4-1 lehel
5.	KSH programmi 05.06.2006.a avaliku arutelu protokoll	10-1 1 lehel
5.1	Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KSH 18.04.06 ametkondade konsultatsiooni protokoll	11-1 1 lehel
6.	Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs	9-1 lehel
7.	KSH programmi vastavuse kontroll KeHJS-ele	1-1 lehel
8.	Saaremaa Keskkonnateenistuse seisukoht KSH programmi kohta (02.06.2006 kiri nr 40-12-1/1561).	1-1 lehel
9.	Kuressaare LV seisukoht KSH programmi suhtes (16.06.2006.a kiri nr. 3.3-6/1105)	2-1 lehel
10.	Ettepanekud ja taotlused Kuressaare lennuvälja KSH programmi eelnõu suhtes (A. Kuningas 02.06.2006 kiri)	5-1 lehel
11.	<i>Kodanike lennuvälja DP käsitlevad pöördumised Kuressaare omavalitsuse organite poole</i>	
11.1	Vastus pöördumisele keskkonnamõjude hindamisest (Kuressaare Linnavolikogu 30.05.2006.a kiri nr 1- 4/54)	1-1 lehel
11.2	OÜ A. Kuningas ja partnerid 23.05.2006.a pöördumine Kuressaare Linnavolikogu liikmete poole	4-1 lehel
11.3	Vastus taotlusele Kuressaare lennujaama detailplaneeringu ja keskkonnamõju hindamise kohta (Kuressaare Linnavalitsuse 29.03.2006.a. kiri nr 3.1-3/127)	1-1 lehel
11.4	Taotlus lennuraja pikendamist sisaldava Kuressaare lennujaama detailplaneeringu j keskkonnamõjude hindamise kohta (A. Kuningas 03.03.06 kiri 29 linnakodaniku allkirjaga)	3-1 lehel
12.	Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm (SWECO Eesti AS 21.06.2006 kiri nr K-1/173)	2-1 lehel

## Keskonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

TÖÖ NR	06018
OBJEKT	Kuessaare lennuvälja lennuraja detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine
STAATUS	Keskonnamõju strateegilise hindamise programm
TELLIJA	Tallinna Lennujaam, Kuessaare Lennuväli Roomassaare tee 1, 93815 KURESSAARE
PLANEERINGU KOOSTAJA, ekspert	SWECO Eesti AS Toompuiestee 17A, 10129 TALLINN. Maret Järv, juhtiv konsultant, telefon 6660037, maret.jarv@sweco.ee Litsents nr KMH0071

**Keskonnamõju strateegilise hindamise ulatus**

Strateegiline planeerimisdokument (detailplaneering) koostatakse Kuessaare linnas Roomassaare poolsaarel asuvale maa-alale pindalaga umbes 119 ha. Kuessaare Lennujaamale kuulub kaks maaüksust. Põhjast, lõunast ja läänest on lennujaam ümbritsetud Kuessaare linna territooriumiga ja idast Sepamaa lahega.

**Keskonnamõju strateegilise hindamise objekt**

Keskonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuessaare Linnavalitsuse 10.01.2006 jaanuari korraldusega nr 10 algatatud Kuessaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostamine ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Detailplaneeringu eesmärgid on: kaalutleda Kuessaare lennuvälja lennuraja pikendamist, hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju ja täpsustada lennuvälja kinnistu piire.

Eesmärgi saavutamiseks määratakse kindlaks:

- kogu lennuvälja territooriumi ruumiline lahendus ja tehniline infrastruktuur;
- Kuessaare Lennuvälja hoonestuse DP-ga kavandatud muudatused ning vajalikud rajatised lennuvälja territooriumi lähiümbruses;
- arvestades strateegilise keskkonnamõju hindamise tulemustega - lennuraja pikendus;
- maaüksuste piirid lennuvälja territooriumi laiendamiseks Sepamaa ja Marientali tee 4 kinnistute arvelt;
- lennuvälja territooriumi piirdeaedade eeldatavad asukohad;
- lähiümbruses kulgevad jalgrajad ja pääsud Sepamaa lahe äärde;
- planeeritava ala kuivendamiseks vajalike kraavide lahendus.

**Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju**

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on Kuessaare lennujaama lennuraja pikendamine. Detailplaneeringu ala on laiaulatuslik ja planeeringuga kavandatakse maakasutuse muutust. Tulenevalt kavandatava tegevuse asukohast (piirnevus Sepamaa lahega) ja ulatusest (kui

detailplaneeringu koostamise käigus nähakse ühe võimalusena lennuraja pikendamist mere poole, millega võib kaasneda vajadus merd pinnasega täita), võib keskkonnamõju ulatuda merele. Detailplaneeringu ala on osaliselt ümbritsetud Natura 2000 hoiualaga.

Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega ei kaasne piiriülest keskkonnamõju.

Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel käsitletakse järgmisi keskkonnaelemente (keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande sisu):

### **1. Strateegilise planeerimisdokumendi sisu kokkuvõte**

Strateegilise planeerimisdokumendi sisu ja peamiste eesmärkide iseloomustus. Antakse põhiinformatsioon keskkonnamõju strateegilise hindamise objekti ja käsitusala kohta.

### **2. Sissejuhatus**

Esitatakse andmed keskkonnamõju strateegilise hindamise algataja (arendaja), otsustaja ja eksperdi (keskkonnamõju hindaja) kohta ning informatsioon keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise ja avalikustamise kohta.

Antakse ülevaade strateegilise planeerimisdokumendi (detailplaneeringu) seostest muude asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega.

### **3. Mõjutatava keskkonna kirjeldus**

Koostatakse detailplaneeringu maa-ala ja selle lähiümbruse keskkonnaseisundi kirjeldus ning tegevusega eeldatavalt kaasnevad tagajärjed sh:

- Planeeritava ala ja selle lähiümbruse kirjeldus
- Maastik, geoloogiline ehitus ja hüdrogeoloogilised tingimused
- Haljastus, taimestik ja loomastik (sh linnud ja kalad), kaitstavad liigid
- Kaitstavad alad, Natura 2000 hoiualad
- Müra ja õhusaaste
- Asustus, maakasutus, kommunikatsioonid ja liikluskorraldus

### **4. Detailplaneeringu vastavus seadusandlusele**

Analüüsitakse detailplaneeringu vastavust Kuressaare linna üldplaneeringule, Saare maakonnaplaneeringule, Kuressaare linna arengukavale aastateks 2005-2013/2020 ja lähipiirkonnas koostatud projektidele, kehtestatud ning algatatud detailplaneeringutele ja detailplaneeringu vastavust keskkonnaseadusandlusele ja keskkonnapiirangutele.

### **5. Oluliste keskkonnamõjude selgitamine**

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus selgitatakse välja olulised keskkonnamõjud ning tuuakse välja leevendusabinõud.

Kirjeldatakse mõju prognoosimise meetodit.

Antakse hinnang eeldatavalt olulise, vahetu, kaudse, kumulatiivse, sünergilise, lühi- ja pikaajalise, positiivse ja negatiivse mõju kohta keskkonnale, inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale, taimedele, loomadele, pinnasele, vee ja õhu kvaliteedile ja maastikule.

Hinnatakse erinevate mõjude omavahelisi seoseid.

Piiriülene keskkonnamõju planeeringul puudub.  
Eraldi käsitletakse:

- Mõju põhjaveele, pinnaveele
- Mõju õhukvaliteedile, tolm ja müra, valgusreostus
- Mõju elustikule (linnustik, loomastik, taimkate)
- Maastiku ilme muutused
- Mõju inimeste heaolule ja tervisele
- Sotsiaal-majanduslikud mõjud

Leevendavates meetmetes kirjeldatakse planeeritava tegevuse tõttu tekkiva keskkonnamõju vähendamise võimalusi, et keskkonnale tekitatav negatiivne mõju oleks võimalikult väike.

## **6. Kavandatava tegevuse ja selle alternatiivide kirjeldus, alternatiivide võrdlus, alternatiividega kaasneva keskkonnamõju strateegiline hindamine ja mõjude leevendamisevõimaluste kirjeldamine**

I alternatiiv – Põhja-Lõunasuunalise raja pikendamine  
II alternatiiv – Lääne-Idasuunalise raja pikendamine  
III alternatiiv nn. O alternatiiv – lennuradu ei pikendata

Antakse ülevaade põhjustest, mille alusel valiti alternatiivsed arengustsenaariumid, mida detailplaneeringu koostamisel käsitleti

## **7. Keskkonnaseire meetmed**

Käsitletakse detailplaneeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju seireks kavandatud meetmete kirjeldust.

## **8. Hindamistulemuste lühikokkuvõte ja järeldused**

Antakse hindamistulemuste lühikokkuvõte ja tehakse järeldused detailplaneeringu elluviimisega kaasneva olulise negatiivse keskkonnamõju vältimis- ja leevendamismeetmetest

## **9. Raskused keskkonnamõju strateegilisel hindamisel**

Vajaduse korral käsitletakse raskusi, mis ilmnesisid keskkonnamõju strateegilisel hindamisel.

## **10. Aruande kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste käsitus**

Aruande kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste koopiad lisatakse aruandele. Aruandele lisatakse ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitajatele saadetud kirjade koopiad. Kirjades selgitatakse aruande kohta esitatud ettepanekute ning vastuväidete arvestamist või arvestamata jätmist ning vastatakse küsimustele.

**Isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu:**

- a) Arendaja - Tallinna Lennujaama AS Kuressaare lennujaam
- b) Planeerija – SWECO Eesti AS
- c) Kuressaare lennujaama maaüksusega külgnevate maaüksuste omanikud
- d) Kuressaare Linnavalitsus
- e) Saare Maavalitsus
- f) Keskkonnaministeerium
- g) Saaremaa Keskkonnateenistus
- h) Kuressaare linna elanikud
- i) Eesti Roheline Liikumine
- j) Eestimaa Looduse Fond
- k) Lennuamet

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus võib mõjutatavate ja/või huvitatud isikute ja asutuste nimekiri täiendada.

Maaomanikke ja piirkonna elanikke teavitatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist ja avalikest aruteludest ajalehes "Meie Maa" ja ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded vastavalt Haldusmenetluse seaduse § 31 lõige 1-le Dokumendi resolutiivosa avaldatakse üleriigilise levikuga ajalehes või seaduses sätestatud juhtudel ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded, kui dokument on vaja kätte toimetada enam kui sajale isikule.

Keskkonnaministeeriumit, Saaremaa Keskkonnateenistust, Eesti Rohelist Liikumist, Eestimaa Looduse Fondi ja Lennuametit teavitatakse kirjaga keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist ja avalikest aruteludest.

Kuressaare Linnavalitsust kui kohaliku arengu edendajat, detailplaneeringu algatajat ja kehtestajat ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatajat kirjaga ei teavitata, kuna ta on otsustajana protsessiga kursis.

**Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi koostamisel küsitakse programmi sisu osas seisukohta** Keskkonnaministeeriumilt, Saaremaa Keskkonnateenistuselt ja Kuressaare Linnavalitsuselt.

Seisukohad lisatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandesse ja ettepanekute alusel täiendatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi enne programmi saatmist heakskiitmiseks Keskkonnaministeeriumi.

Koostas:

Maret Järv, keskkonnaekspert

- Lisad:
- 1. KMSH ajakava 2 lehel
  - 2. Planeeringuala kirjeldus
  - 3. DP algatamine

Kuressaare Linnavalitsuse korraldus detailplaneeringu ja KSH algatamise kohta

Lisa 2.1

Lisa 2.2

**Kuressaare Linnavalitsus**  
**K o r r a l d u s**

Kuressaare

10. jaanuar 2006 nr 10

Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse  
detailplaneeringu algatamine ja  
selle finantseerimise õiguse andmine

Tulenevalt AS Tallinna Lennujaam taotlusest ja võttes aluseks planeerimisseaduse §4 lõige 2, §10 lõiked 1, 5 ja 6, §12 lõige 1, 4, 5 §18 lõige 6, ehitusseaduse §13 ning Kuressaare linna ehitusmääruse § 4 lg 2 p 1, § 10, § 11

1. Algatada Kuressaare linnas, aadressiga Roomassaare tee 1, Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneering koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (KSH) asjast huvitatud isiku, AS Tallinna Lennujaam finantseerimisel ning kinnitada lähteseisukohad vastavalt lisale.
2. AS-ga Tallinna Lennujaam sõlmida kolmepoolne leping, mille alusel Kuressaare Linnavalitsus tellib detailplaneeringu koostamise õigust omavalt isikult detailplaneeringu, mida rahastatakse detailplaneeringu algatust taotlenud AS Tallinna Lennujaam poolt ning tema vahendite arvel. Volitada Kuressaare linna nimel lepingule alla kirjutama abilinnapead Urmas Seppa.
3. Kuressaare Linnavalitsusel teatada detailplaneeringu algatamisest, avalikustamisest, avaliku arutelu korraldamisest ja kehtestamisest ajalehes Meie Maa.
4. Korraldus jõustub teatavakstegemisest ja seda on võimalik vaidlustada vaide korras Kuressaare Linnavalitsuses (Tallinna tn.10 Kuressaare 93813) või Pärnu Halduskohtus (Rüütli tn.19 Pärnu 80011) 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

Urve Tiidus  
Linnapea

Vilma Kippak  
Õigusnõunik linnasekretäri  
ülesannetes

Saata: Kantsleile(2)  
Urmas Sepp  
Arhitektuuriteenistus (2)  
Ruth Kalamees

10.01.2006

# LÄHTESEISUKOHAD DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISEKS

## DP NIMETUS: Kuressaare lennuvälja lennuraja detailplaneering

DP EESMÄRGID Kaalutleda Kuressaare lennuvälja lennuraja pikendamist, hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju ja täpsustada lennuvälja kinnistu piire.

DP ALGATAMISE ALUS AS Tallinna Lennujaam taotlus 12.12.2005  
DP ALA PINDALA ca 120 ha

## LÄHTESITUATSIOON

### OLEMASOLEV RUUM

Planeeritava alal asub olemasolev Kuressaare lennuväli koos reisiterminali jm seda teenindavate hoonetega. Lennujaama territooriumi lähiümbruses on valdavalt looduslikud kadastikud, hoonestus puudub. Lõunaosas piirneb lennuvälja territoorium Sepamaa lahega.

### OLEMASOLEV MAAKASUTUS

Planeeritava ala piir ühtib Roomasaare tee 1 I maaüksuse piiriga.

Lisatud andmed planeeringuga haaratud ala maaüksuste kohta seisuga 10.01.2006.

(info maanõunik R. Kalamees Tel 4533 672)

### KEHTIVAD PLANEERINGUD

- Vastavalt üldplaneeringule on planeeritav ala kavandatud lennuvälja arenguks. Detailplaneering on eeldatavalt üldplaneeringuga kooskõlas.
- Kuressaare linnavalitsus on 4.10.2005 algatanud Lennujaama hoonestuse detailplaneeringu, mis on läbinud avaliku väljapaneku ja eeldatavalt kehtestatakse enne lennuraja detailplaneeringu koostamise alustamist.

### ERITINGIMUSED, UURINGUD, MÕÕDISTUSED

- Vajalik Geodeetiline alusplaan 1:500 planeeritava ala selle osa kohta, kuhu planeeringuga kavandatakse ehitustöid. Maa-ala tervikuna katta mõõtkavas 1:2000. Kooskõlastada enne planeeringu koostamise alustamist linnageodeediga (V.Viil tel 4533672).
- Detailplaneeringu käigus viiakse läbi strateegiline keskkonnamõju hindamine, sellega paralleelselt täpsustatakse ka vajadus muude uuringute järele.

## LINNA SEISUKOHAD PLANEERINGULAHENDUSE OSAS

- Detailplaneeringu koosseisus lahendada kogu lennuvälja territooriumi ruumiline lahendus ja tehniline infrastruktuur. Joonistel esitada ka Kuressaare Lennuvälja hoonestuse DP-ga kavandatud muudatused ning vajalikud rajatised lennuvälja territooriumi lähiümbruses.
- Planeerida lennuraja pikendus arvestades strateegilise keskkonnamõju hindamise tulemustega.
- Määrata maaüksuste piirid lennuvälja territooriumi laiendamiseks Sepamaa ja Marientali tee 4 kinnistute arvelt. (Eelnevalt on vajalik kokkulepe maa üleandmise tingimuste osas.)
- Määrata lennuvälja territooriumi piirdeaedade eeldatavad asukohad.
- Täpsustada lähiümbruses kulgevad jalgrajad ja pääsud Sepamaa lahe äärde.



- Määrata planeeritava ala kuivendamiseks vajalike kraavide lahendus.
- 

## KOOSTAMISE PROTSESS

- Detailplaneeringu tellib linn huvitatud isiku finantseerimisel.
  - Detailplaneeringu koostamisega paralleelselt tuleb hinnata kavandatavate muutustega kaasnevat keskkonnamõju.
  - Detailplaneering vormistada vastavalt Kuressaare LV 31.05.2005 korraldusega nr 355 kehtestatud detailplaneeringute vormistamise üldnõuetele ja detailplaneeringute kausta koosseisu nõuetele.
- 

## KOOSKÖLASTAMINE

Detailplaneering kooskõlastada:

- Linna projektide läbivaatamise komisjon
  - Saaremaa Päästeteenistus
  - Saaremaa Keskkonnateenistus
  - Lennuamet
  - Tehnovõrkude valdajad
  - Muud asutused sõltuvalt planeeringuga kavandatavatest muutustest.
- 

## LÄHTESEISUKOHTADE LISAD

- Planeeritava ala plaan
  - Fotod planeeritavast alast
- 

Lähteseisukohad kehtivad kaks aastat arvates detailplaneeringu algatamisest.  
Vajadusel Linnavalitsus täpsustab lähteseisukohti protsessi kestel.

Koostas: linnaarhitekt Toomas Paaver

Tel. 45 33 674, toomas.paaver@kuressaare.ee

Kooskõlastas: linnainsener Madis Pihel

Maanõunik Ruth Kalamees

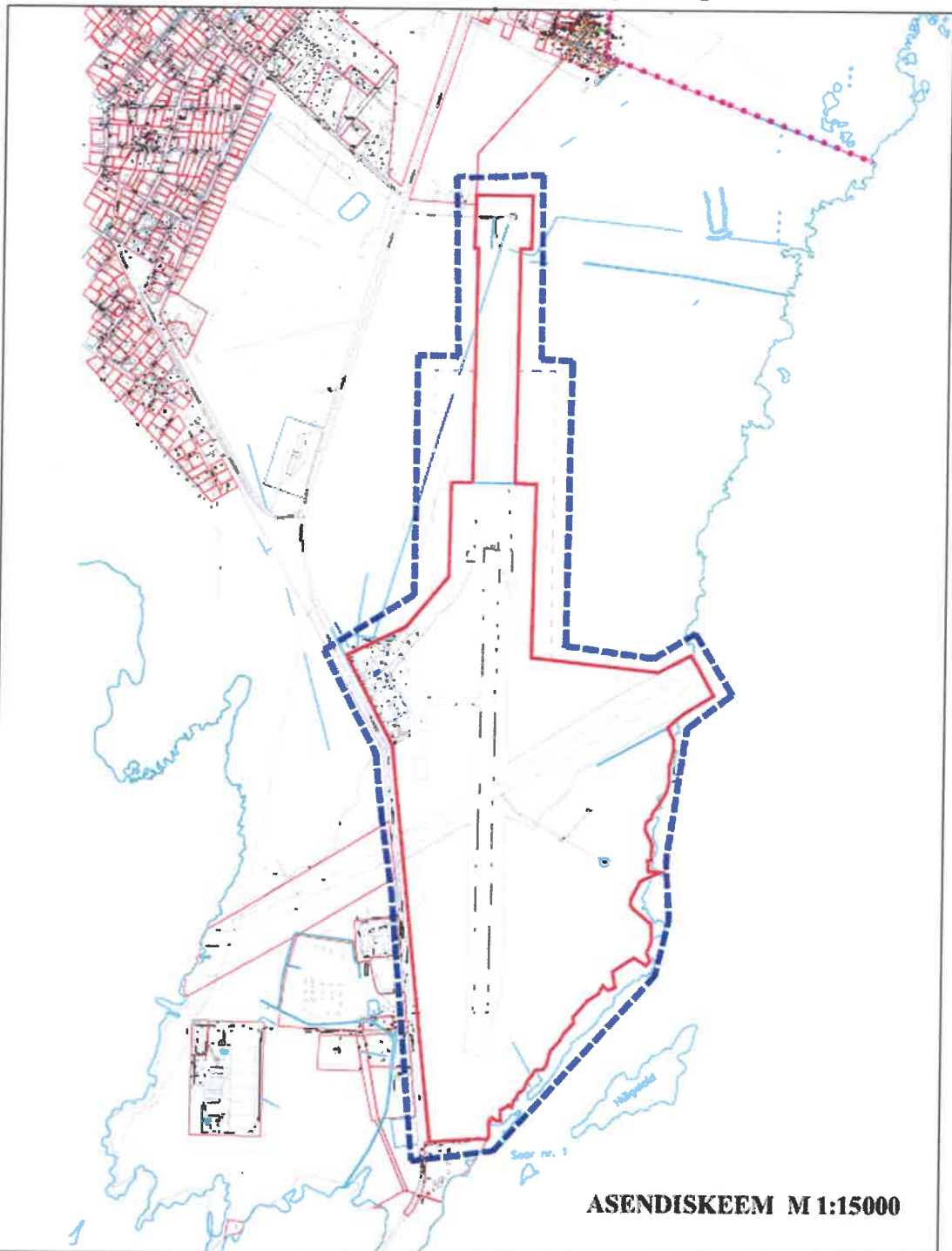
Linnageodeet Veiko Viil

Keskkonnaspetsialist Karli Valt

Abilinnapea Urmas Sepp

Lisa B

DP nimetus: Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneering



ASENDISKEEM M 1:15000

TINGMÄRGID: Kinnistute piirid ———  
Planeeritava ala piir - - - - -

Koostas: arh. T.Org

10.01.2006

**Keskkonnamõju hindamise teade(17.05.06)**

Lähtudes Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lg 1 p 3 algatas Kuressaare Linnavalitsus 10. jaanuaril 2006 korraldusega nr 10 Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu ja planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise. Detailplaneeringu eesmärgid on kaalutleda Kuressaare lennuvälja lennuraja pikendamist, hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju ja täpsustada lennuvälja kinnistu piire.

Detailplaneeringu algatamiseks tegi ettepaneku ja planeeringu koostamist finantseerib AS Tallinna Lennujaama Kuressaare lennujaam, Roomassaare tee 1, 93815 Kuressaare. Detailplaneeringu koostamist korraldab Kuressaare Linnavalitsus, Tallinna tn. 10, 93813 Kuressaare.

Detailplaneeringu kehtestaja on Kuressaare Linnavolikogu, Tallinna tn. 10, 93813 Kuressaare.

Planeeringut koostab ja koostamise käigus viib läbi keskkonnamõju strateegilise hindamise Sweco Eesti AS, Toompuiestee 17A, 10137 Tallinn.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 36 lg 3 kohaselt küsitakse programmi koostamisel Keskkonnaministeeriumi, Saaremaa Keskkonnateenistuse ja Kuressaare Linnavalitsuse seisukohti.

Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega ei kaasne piiriülest keskkonnamõju.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmiga on võimalik tutvuda ajavahemikul 18. 05.2006 - 05.06.2006:

1. Kuressaare Linnavalitsuses, Tallinna 10, 93813 Kuressaare, I korruse infostendil, kontaktisik Karli Valt, tel 45 33 588
2. Kuressaare Linnavalitsuse kodulehel: <http://www.kuressaare.ee//>
3. Sweco Eesti AS kontor, Toompuiestee 17A, 10137 Tallinn, III korrus, kontaktisik Maret Järv, tel 6660037

Ettepanekuid ja vastuväiteid keskkonnamõju hindamise programmi kohta ning küsimusi saab esitada kirjalikult Kuressaare Linnavalitsuse E-maili aadressil: [linn@kuressaare.ee](mailto:linn@kuressaare.ee) kuni 05. juunini 2006 ja avalikul arutelul.

KSH programmi avalik arutelu toimub 05. juunil 2006 kell 15.00 Kuressaare Raekojas.

[Lennuvälja KSH programm](#) | 53 kb |

[Lennuvälja KSH ajakava](#) | 90 kb |






[Lennuvälja planeeringuala kirjeldus](#) | 1119 kb |

[18.05.06 nõupidamise protokoll lennuvälja DP koostamise küsimustes](#) | 67 kb |

[Lähtetingimused lennuvälja detailplaneeringu koostamiseks](#)



Tegevus	Nädal	September					Oktoober					November					Detsember	
		36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	
Aruande avalik väljapanek	18.09																	
Planeeringu kavandi tutvustamine	2.10						x											
KSH aruande avalik arutelu	2.10						x											
Avaliku arutelu seisukohtade süstematiseerimine ja sisestamine planeeringusse																		
Planeeringu vormistamine ja kooskõlastamine																		
Aruande täiendamine ja esitamine KMle	23.10										x							
Järevalvaja otsuse tegemine	20.11																	
Planeeringu vastuvõtmine	22.11																	
Planeeringu avalik väljapanek, avalik arutelu	27.11																	
Avalikul arutelul tehtud ja omavalitsuse poolt heaks kiidetud ettepanekute sisestamine planeeringusse																		
Detailplaneeringu kehtestamine	18.12																*	

	Konsultandi toimingud
	Järevalvaja toimingud seadusega ettenähtud aja jooksul
	Avalik väljapanek seadusega ette nähtud aja jooksul
	Tähtpäev
	Esialgselt kavandatud aeg



## 1. Planeeringuala kirjeldus

Planeeringuala hõlmab endas Kuressaare linna haldusterritooriumil paiknevaid maaüksust katastritunnustega 34901:015:0016 (pindala 10 85332 m<sup>2</sup>), millel tegutseb AS Tallinna Lennujamale kuuluv Kuressaare Lennujaam. Lisaks kuulub AS Tallinna Lennujaamale planeeringu alast läände jääv maaüksus katastritunnusega 34901:016:0012 (92783 m<sup>2</sup>).

Põhjast, lõunast ja läänest on planeeritav maa-ala ümbritsetud Kuressaare linna territooriumiga ja idast Sepamaa lahega. Maaüksusest katastritunnusega 34901:016:0012 lõunasse ja katastritunnusega 34901:015:0016 edelasse jääb Roomasaare tööstuspark. Lennujaama territooriumi lähiumbrusse jäävad ka mitmed endised karjamaad, millele tänase seisuga ei ole veel ehitisi ega rajatisi (vt Joonis 1).

Mööda maatüki, katastritunnusega 34901:015:0016, läänepiiri viib Kuressaare linna üks suuremaid teid Roomasaare tee, mis on ühenduses ka lennujaamast lõunasse jääva Roomassaare sadamaga.



**Joonis 1** AS Tallinna Lennujaamale kuuluvad maaüksused

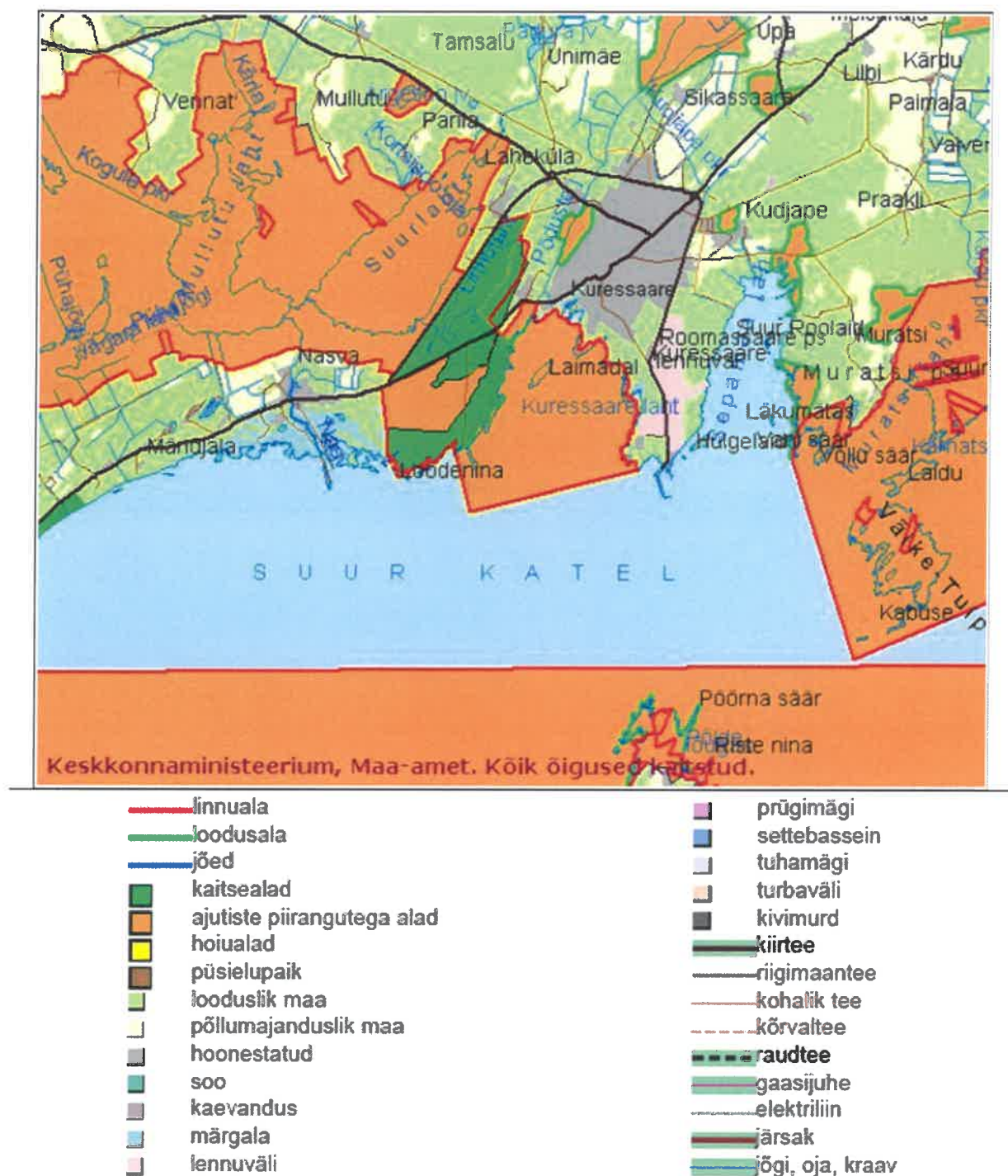
Strateegilises keskkonnamõju hindamises on üheks alternatiivseks variandiks ka lühema, ida-läänesuunalise lennuraja pikendamine, mis hõlmab ka AS Tallinna Lennujaamale kuuluvat teist maaüksust katastritunnusega 34901:016:0012.

Lennuraja pikema, põhja-lõunasuunalise raja pikendamine toob kaasa ka vajaduse kõrval asuvate maaüksuste ostmiseks. Maaüksusest katastritunnusega 34901:015:0016 idasse ja läände jäävad Kuressaare linnale kuuluvad maaüksused (katastritunnusega 34901:015:0090 ja 34901:015:0055).

## 2. Planeeringu ala keskkonnaseisund ja kaitsealad

Lennujaama lähiümbrust iseloomustab kirde- ja loodesuuna vaheline liigendatud rannajoon mõne väikse saare ja laiuga, mis on peamisteks pesitsuspaikadeks veelindudele, kellest enamuse moodustavad merikajakad (*Larus marinus*).

Maaüksusel katastritunnusega 34901:016:0012 on ühine piir läänest **Mullutu-Loode linnualaga** (Natura 2000 hoiuala). Ala on loodud linnudirektiivi I lisa linnuliikide ja I lisast puuduvate rändlinnuliikide elupaikade kaitseks ja ala pindala on 6768 ha. Liigid, kelle elupaiku kaitstakse: rästas-roolind (*Acrocephalus arundinaceus*), soopart e pahlsaba-part (*Anas acuta*), luitsnökk-part (*Anas clypeata*), piilpart (*Anas crecca*), viupart (*Anas penelope*), sinikael-part (*Anas platyrhynchos*), rääkspart (*Anas strepera*), hallhani e roohani (*Anser anser*), punapea-vart (*Aythya ferina*), tuttvart (*Aythya fuligula*), hüüp (*Botaurus stellaris*), sõtkas (*Bucephala clangula*), mustviires (*Chlidonias niger*), roo-loorkull (*Circus aeruginosus*), väikeluik (*Cygnus columbianus bewickii*), kühmnökk-luik (*Cygnus olor*), lauk (*Fulica atra*), sookurg (*Grus grus*), merikotkas (*Haliaeetus albicilla*), väikekajakas (*Larus minutus*), naerukajakas (*Larus ridibundus*), mustsaba-vigle (*Limosa limosa*), väikekoskel (*Mergus albellus*), jääkoskel (*Mergus merganser*), rohukoskel (*Mergus serrator*), kormoran e karbas (*Phalacrocorax carbo*), roherähn e meltsas (*Picus viridis*), sarvikpütt (*Podiceps auritus*), tuttpütt (*Podiceps cristatus*), hallpõsk-pütt (*Podiceps grisegena*), rooruik (*Rallus aquaticus*), jõgitiir (*Sterna hirundo*), randtiir (*Sterna paradisaea*), kiivitaja (*Vanellus vanellus*);



Joonis 2 Natura 2000 hoialad

### 3. Kuressaare lennujaama üldkirjeldus

Kuressaare lennujaam on avatud sise- ja välislendudele. Kuressaare lennujaama halduses on kaks ristuvat lennurada: lähenemissuundadega 17/35 - pikkus 1518 m, laius 30 m ja 05/23 - pikkus 799 m, laius 30 m. Lennuradade kandevõime on kuni 65 tonni. Kumba lennurada lennuki maandumiseks või õhku tõusmiseks kasutatakse sõltub ilmastikutingimustest, ennekõike tuule suunast.



Põhilenmurada 17/35 on varustatud lähenemissuunalt 17 madalintensiivsusliku lähenemistulede süsteemiga ning kõrgintensiivsustuledega raja äärtel ja otsadel. Lähenemissuunal 35 lähenemistulede süsteem puudub. Rajal 05/23 puuduvad lähenemistulede süsteemid ning rajatuled. Navigatsiooniseadmetega on varustatud ainult rada 17/35 : 2 NDB-d rajasuunale 17 ja 1 NDB suunale 35 .

9 200 m<sup>2</sup> suurust perrooni ühendavad lennuradadega kaks ruleerimisteed. Nende laius on 18 m ning pikkused vastavalt ruleerimistee A: 150 m ja ruleerimistee B: 220 m. Lühem ruleerimistee (A) on varustatud ääretuledega.

Terminalihoone 400 m<sup>2</sup>-le on paigutatud lennujuhtimistorn, administratiiv- ja tehnilised ruumid ning reisijate ootesaal koos kassa ja baariga. Lennujaama hoolde- ja päästetehnika on paigutatud perroonile ning osaliselt selle vahetus läheduses asuvasse hoonesse.

Lennujaam on avatud päevasel ajal kõigil nädalapäevadel. Etteteatamisel teenindatakse ka väljaspool ametlikku tööaega ööpäevaringselt.

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Konventsiooni lisa 14 kohaselt kuulub Kuressaare lennuväli oma praeguste mõõtmete (pikkus 1 518 m, laius 30 m) juures 3C klassi. Tulevikus, kui lennurada pikendatakse ja pikkus on üle 1 800 m ning laius 45 m, siis kas 4C või 4D.

**Kuessaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH programmi eelnõu  
avalik arutelu**

**PROTOKOLL**

**Toimumise koht:** Kuessaare raekoda; Tallinna 2, Kuessaare

**Toimumise aeg:** 05. juuni 2006

Algus: 15:07

Lõpp: 17:10

**Osalejad:**

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| 1. Veronika Verš        | Keskkonnaministeeriumi keskkonnakorralduse ja tehnoloogia osakonna peaspetsialist |
| 2. Mati Tang            | AS Kuessaare Lennujaam juhataja   |
| 3. Raili Allmäe         | AS Tallinna Lennujaam keskkonnaspetsialist  |
| 4. Tõnu Mardo           | AS Tallinna Lennujaam, Tallinna lennujaama lennuohutuse juht                      |
| 5. Aleksander Dintšenko | Lennuameti lennuväljade vaneminspektor  |
| 6. Enn Rettau           | Kuessaare Linnavalikogu aseesimees  |
| 7. Ainar Viires         | linnakodanik  |
| 8. Merit Trei           | linnakodanik  |
| 9. Kalvi Trei           | linnakodanik  |
| 10. Juri Zabellevitš    | Kuessaare LV linnaarst  |
| 11. Tuuli Org           | Kuessaare LV vanemarhitekt  |
| 12. Tiiu Jõgi           | linnakodanik  |
| 13. Monika Puutsa       | Ajaleht „Meie Maa” ajakirjanik  |
| 14. Liia Krumm          | Saaremaa Keskkonnateenistuse jäätmehoolduse ja välisõhu peaspetsialist            |
| 15. Viljar Kesküla      | linnakodanik  |
| 16. Urmas Sepp          | Kuessaare Linnavalitsuse abilinnapea planeerimise ja ehituse alal                 |
| 17. Urve Saar           | Saaremaa Keskkonnateenistuse maavarade ja keskkonnamõju peaspetsialist            |
| 18. Karli Valt          | Kuessaare Linnavalitsuse keskkonna- ja välisprogrammide spetsialist               |
| 19. Urve Tiidus         | Kuessaare linnapea  |
| 20. Maret Järv          | Sweco Eesti AS juhtiv konsultant  |
| 21. Tiit Käär           | Sweco Eesti AS peaspetsialist   |
| 22. Aivi Aolaid         | Sweco Eesti AS insener  |
| 23. Kristi Graf         | Tallinna Ülikooli praktikant, Sweco Eesti AS                                      |

Koosolekut juhatas: Maret Järv

*Koosoleku avas Kuressaare abilinnapea ehituse- ja planeerimise alal Urmas Sepp. Maret Järv tutvustas programmi, arutelul osalejaid ja detailplaneeringu koostajate meeskonda.*

*Maret Järv:* Palus Mati Tangul anda selgitusi, milleks on lennuväljal detailplaneeringut vaja, miks on vaja lennuvälja arendada ja ohutustada.

*Mati Tang:* Kogu meid ümbritseva keskkonna areng on tinginud vajaduse ka lennuvälja arendada. Lennuvälja areng on paratamatult üks osa kogu meid ümbritseva majanduskeskkonna edasiliikumisest. Lennuvälja arengu vajaduse on tinginud linn ja Saare maakond. Kuressaare lennuväli on osa äriühingust Tallinna Lennujaam. Väikelennuväljad pole kusagil Euroopas kasumlik projekt, ka Kuressaare lennujaam pole kasumlik AS-le Tallinna Lennujaam. Seega tuleb arendamise vajadus meist endist, kes me siin elame ja oleme ning tahame, et meie elukeskkond paremaks muutuks. Praegu on tuntav vajadus avada uusi lende, võtta vastu välislende mitte ainult Skandinaaviast ja Põhjamaadest, vaid ka Euroopast. Majanduslikult on otstarbekam neid lende teostada 100 kuni 150 kohaliste lennukitega. Nende lennukite vastuvõtuks on vaja paremate näitajatega lennuvälja: pikemat ja laiemat rada, paremaid navigatsiooniseadmeid.

*Maret Järv:* Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis on vaja kindlaks määrata keskkonnamõju hindamise ulatus. Ulatuses juures on siin kirjeldatud ja ka programmile on lisatud vaadeldava ala kirjeldus.

*Kohalolijad saavad tutvuda linna üldplaneeringute piirangute kaardiga, mis kirjeldab tänase lennuvälja mõju ulatust. Raja pikendamise tõttu see kaart sisuliselt ei muutu.*

*Maret Järv annab ülevaate KSH programmist:*

Mida keskkonnamõju strateegilise hindamise juures vaadeldakse? Objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse algatatud lennuraja pikendus, selle detailplaneeringu koostamine ja strateegiline keskkonnamõju hindamine. Detailplaneeringu eesmärkideks on linnavalitsus määratlenud kaalutleda lennuvälja lennuraja pikendamist ja hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju. Linnavalitsus on määratlenud, mida tuleb selle eesmärgi saavutamiseks teha: välja töötada kogu lennuvälja territooriumi ruumiline lahendus ja tehniline infrastruktuur; Kuressaare lennuvälja hoonestusega detailplaneeringuga kavandatud muudatused ning vajalikud rajatised lennuvälja territooriumi lähiümbruses; tuleb arvestada strateegilise keskkonnamõju hindamise tulemustega planeerimise juures; tuleb määratleda maaüksuste piirid lennuvälja territooriumi laiendamiseks Sepamaa ja Marientali tee kinnistute arvelt; määrata tuleb lennuvälja territooriumi piirideadade asukohad tuleb määrata ja lähiümbruses kulgevad jalgrajad ning planeeritava ala kuivendamiseks vajalike kraavide lahendus. Väga oluline on selle territooriumi piiramine lennuvälja enda ohutuse tagamiseks. Vaadelda võikski lennuraja pikendamist kahes suunas: üks suund (*kaart*), nõ põhisuund on elurajooni suunas ja teine võimalus oleks lennuraja pikendamine ristuva raja suunas. Täpsemalt vaadeldakse alternatiive hindamise käigus ja nendega kaasnevate mõjudega on võimalik tutvuda programmis.

Keskkonnamõju strateegilises hindamises käsitletakse järgmisi keskkonnaelemente: kirjeldatakse lähiümbrust, maastikku, geoloogilist ehitust, hüdrogeoloogilisi tingimusi, samuti haljastust, taimestikku ja loomastikku, kaitstavaid alasid. Teatavasti paiknevad lennuvälja lähiümbruses Natura 2000 hoiualad ning väga olulisteks keskkonnaseisundi näitajaks on müratase, samuti tuleb kirjeldada asustust, maakasutust, kommunikatsiooni ja liikluskorraldust. Tuleb analüüsida detailplaneeringu vastavust õigusaktidele. Võib öelda, et detailplaneering vastab üldplaneeringule või detailplaneeringu koostamise üks ülesanne on täpsustada üldplaneeringut. Kuressaare linna arengukavas 2005 – 2013/2020/ on lennuraja pikkuseks määratletud 2,5 km. Juba täna võib öelda, et see on tehniliselt võimatu, kuna juba olemasolev elurajoon jääb sellele ette.

Strateegilise hindamise käigus tuleb selgitada ka keskkonnamõjud, st olulised keskkonnamõjud ja tuua välja leevendusabinõud. Töötatakse prognoosimise meetodil, antakse hinnang negatiivsete ja positiivsete mõjude kohta ning hinnatakse nende mõjude omavahelisi seoseid. Praeguse analüüsi tulemusena on selgunud, et piiriülest keskkonnamõju antud detailplaneeringuga ei kaasne.

Mõju hindamisel käsitletakse eraldi veel mõju põhjaveele, õhukvaliteedile (sh tolm), müra taset ja valgusreostust (valgustatud rada öiste operatsioonide ajal). Kirjeldatakse ja hinnatakse detailplaneeringuga kaasnevaid maastiku muutusi ning mõju inimeste heaolule ja tervisele. Samuti käsitletakse sotsiaalseid ja majanduslikke mõjusid. Negatiivseid mõjusid leevendavatest meetmetest kirjeldatakse planeeritava tegevuse tõttu tekkida võiva vähendamise võimalusi.

Kavandatava tegevuse ja selle alternatiivide kirjeldus, alternatiivide võrdlus ja alternatiividega kaasneva keskkonnamõju strateegiline hindamine. Käsitletakse selliseid alternatiive nagu põhja-lõunasuunalise raja pikendamine, lääne-idasuunalise raja pikendamine ja 0-alternatiivi ehk lennuväli jääb täpselt sellesse seisu, millises ta on täna. Hinnatakse, milline alternatiiv on parim, milline valida. Aruanne avalikustatakse ja aruande kohta esitatud ettepanekute ja vastuväidete koopiad lisatakse sellele. Ettepanekute ja vastuväidete esitanutele selgitatakse, miks ja kas arvestatakse neid ettepanekuid.

Strateegilisest dokumendist huvitatud isikutena on määratletud arendaja, st AS Tallinna Lennujaama Kuressaare lennuväli, planeerija, lennuvälja territooriumiga külgnevad maaomanikud, Kuressaare Linnavalitus, Saare Maavalitsus, Keskkonnaministeerium, Saaremaa Keskkonnateenistus, Kuressaare linna elanikud, Eesti Roheline Liikumine, Eestimaa Looduse Fond ja Lennuamet. See nimekiri võib hindamise käigus täieneda. Maaomanikke on teavitatud Interneti ja ajalehtede kaudu, samuti keskkonnateenistust jt. Programmi koostamisel oleme küsinud seisukohta nii keskkonnateenistusest kui Keskkonnaministeeriumilt. Keskkonnamõju hindamise programmile lisandub ka ajakava, mis võib veel muutuda sõltuvalt planeerimistoimingute ja mõju hindamise läbiviimise kulgemisest ning seadusega määratletud toimingute kestusest.

*(Maret Järv näitab ajakavas toiminguid, mille kestus on seadusega määratletud. Selgitab, millised etapid on läbitud ja millised on tulemas).*

Järgmine koosolek, kus saab oma arvamust öelda, on aruande avalikustamisel, mis on planeeritud augustisse. Lisaks saab jooksvalt küsimusi esitada, seisukohti avaldada linna kodulehel ja ka ekspertidele elektronposti teel.

*Urmas Sepp annab ülevaate reedese (02.05.2006) seisuga laekunud ettepanekutest. Urmas Sepp:* Reedese seisuga (02.05.2006) on Kuressaare Linnavalitusele laekunud ainult üks kiri.

Kõigile kirjadele vastavad ka kirjalikult ekspert ja planeerija seadusega ettenähtud korras. Ettepanekud on viiel leheküljel ja allkirjastanud on need Ants Kuningas, kes on advokaadibüroo A. Kuningas ja partner OÜ juhataja ning esindab 29 Kuressaare elanikku. Kirjas on 7 tähelepanekut:

1. KSH programmi eelnõu vastuvõtmiseks puudub õiguslik alus, sest ei ole piiritletud olulise ruumilise mõjuga objekti planeeritava maa-ala suurust;
2. Programmi eelnõus on piiritletud ebaõige hindamisobjekt. Kirjas väidetakse, et ei saa hinnata detailplaneeringu koostamist ja keskkonnamõju strateegilist hindamist.
3. Programmi eelnõust ei selgu, kes hindavad eri teadmisi vajavaid asjaolusid ja kas on kavatsatud kaasata ekspertgrupp.
4. KSH programmi eelnõu keskendub ainult detailplaneeringu staatilisele mõju osale jättes arvestamata tegelikku mõju.
5. Programmi eelnõusse ei ole kaasatud elanike 3. märtsi 2006. ettepanekuid, sh ei ole eelnõusse märgitud kavatsust kaardistada lennuvälja laiendamise mõjusid muule ümbritsevale äri- ja elutegevusele.
6. KSH programmi eelnõu ei kajasta lendude arvu ega selle kasvu mõju hindamist Kuressaare elukeskkonnale, sh vastavust linna Tervisestrateegiale aastani 2010.
7. Kahtlusi tekitab valitud eksperdi kompetentsus ja objektiivsus.

Sellest tulenevalt esitatakse linnavalitsusele järgmised taotlused:

1. KSH programmi eelnõu tagasi lükata, kui Keskkonnamõju hindamise ja auditeerimise seaduse § 13-le mittevastav ja kõlbmatu.
2. Välja vahetada ekspert.
3. Moodustada uue eelnõu koostamiseks pädev ekspertrühm.
4. Kaasata uue KSH programmi eelnõu koostamisele kõik elanike ettepanekud, sh 29 elaniku ettepanek 3. märtsist 2006 ja lähtuda plaani koostamisel Kuressaare tervisestrateegiast aastani 2010.
5. Ette näha *Boeing* tüüpi lennuki maandumine ja füüsiliselt hinnata (võimalusel tajuda ekspertide, maavanema ja volikogu liikmete poolt) ülelennu mõju.
6. Viia läbi uus KSH programmi eelnõu avalik aruelu ja planeerida arutelu aeg töövälisele ajale, et tagada elanike kohalviibimise võimalus.
7. Lähtuda käesoleva ettepaneku teinud 29 linnakodanikku menetlusosaliseks Haldusseaduse § 11 lg 1 p 3 tähenduses ning teavitada elanikke planeeringuga seonduvatest ajaoludest kirjalikult. Kirja saavad ekspert ja arendaja.

Saaremaa Keskkonnateenistusel täiendusi ega märkusi programmi eelnõu kohta ei ole. Järelevalvet keskkonnamõju strateegilise hindamise üle teostab Keskkonnaministeerium. Kas eksperdi väljavahetamine on vajalik?

*Veronika Verš:* Seadus ütleb, et eksperdi pädevust peab kontrollima järelvalvaja, antud juhul on selleks Keskkonnaministeerium, kes tugineb otsust tehes KMH programmile ja muudele pädevust tõendavatele materjalidele (eksperdi eelnev töökogemus, omandatud

kõrgharidus, jne). Programmis puudub viide selle kohta, kas mõju hindab üks ekspert või moodustatakse ekspertrühm. Seda võiks täpsustada programmis.

*Maret Järv:* A. Kuningas väidab oma kirjas, et keskkonnamõju strateegilisel hindamisel puudub õiguslik alus, sest lennuvälja, kui olulise ruumilise mõjuga objekti planeeritava maa-ala suuruse peab määrama maavanem. Maa-ala suuruse määramine maavanema poolt kooskõlastatult regionaalministriga seoses lennuraja pikendamise ees ei ole nõutav, kuna pole tegemist olulise ruumilise mõjuga objekti - lennuvälja **asukoha valikuga**, vaid detailplaneering koostatakse kehtiva üldplaneeringuga kavandatud alale **olemasoleva** lennuvälja arenguks.

Vajadusel kaasatakse mõju hindamisel täiendavalt eksperte ja tehakse müra taustuuringu, kuna see on osutunud kõige valusamaks probleemiks.

*Arutleti selle üle, mis otstarve oleks Boeing tüüpi lennuki võimalikult madalal ülelennul. Ettepanek oli ajendatud tõdemusest, et ülelennu kõrgus väheneb 20-30 meetrit. Ülelennu illustreeriti Kuressaare lennuvälja piirangupindade skeemil. Meenutati 2004. a toimunud Kuressaare Lennupäevi, kui vaatamata mitmetele piirangutele maandus lennuväljal edukalt Boeing 737 tüüpi lennuk.*

*Aleksander Dintšenko:* Lennuvälja piirangupindade skeemil on märgitud kõrgusjooned, üle mille ei tohi lennuohutuse tagamiseks takistusi olla. Vaatleme lähemalt tõusu ja maandumissektorit kus järgnevad kõrgusnäitajad on toodud maapinnast:

- Praeguse, 1500 m pikkuse lennuraja korral kus lähim kõrgeim hoonestus lennuraja lävest on ca 1625 m kaugusel, kulgeb takistuste piirangupind (kalle 2%) sellel kaugusel 25 m kõrguselt. Mis tähendab, et lubatud ehituskõrgus ei tohi ületada seda piiri.
- Kui lennurada pikendatakse 2000 meetrini, siis 1125m kaugusel on lubatavaks ehituskõrguseks (piirangupinna kõrgus) 20m. Detailplaneeringute senisel kooskõlastamisel on ehitusliku kõrguspiiranguga juba arvestatud. Kõik Lillekülas asuvad hooned mahuvad samuti sellesse piiri (kalle 2%). Siintoodu käsitleb ehituslikke kõrguspiiranguid ja piirangupindade skeem on aluseks lennuvälja lähiümbruse detailplaneeringute kõrguspiirangute määramisel ehk keelustatakse lennuliiklusele ohtliku kõrgusega rajatiste ja ehitiste püstitamist. Teisisõnu, on tagatud lennukite ohutu tõus ja maandumine.

*Tiiu Jõgi:* Kui madalalt on lubatud lennukitel lähimate majade kohal lennata?

*Aleksander Dintšenko:* Lennuväljadel on lähenemisskeemid ja teatud olukordades, st kui on takistusi, siis ka tõusukeemid. Instrumentaallähenemise süsteemi kasutades laskub lennuk glissaadil 5,2% ehk 3 kraadi. See on trajektoor, millest allpool lennuk lennata ei tohi. Õhku tõusmise trajektoor on alati suurem. 1500m pikkuse lennuraja korral peaks õhusõidukid lendama üle majade 1600m kaugusel lävest (84+15m) 99m kõrgusel, sellest allapoole ei tohi laskuda. Küll aga võib esineda väiksemaid kõrvalkalduid sõltuvalt meeskonna ettevalmistusest, mõõteriistade hällbest, tuulest – need on ettearvatud tegurid.

Lennuraja pikendamisel 2000 m pikkuseni jääb see laskumistrajektor 3 kraadi ehk 5,2% samaks, kuid ta nihkub lähemale, alguspunkt on teine. Sellisel juhul oleks õhusõiduki kõrgus lennuraja lävest 1125 m kaugusel (58+15m) 73m. Teatavasti lennuk ei maandu mitte kunagi raja otsa, vaid raja otsast peab ta olema ohutul kõrgusel – 15 m. Lennuväljade laskumistrajektoori nurk on olenevalt õhusõiduki tüübist ja lennukõrgusest maandumisvahenditega vahemikus 2,4-3,5 kraadi. Kui ohutuse seisukohalt on vajalik õhusõiduki kõrgust takistuste kohal suurendada, tehakse seda laskumistrajektoori kalde muutmiseks 6,1%-ni ehk 3,5 kraadi. Sellisel juhul oleks õhusõiduki kõrgus 1125m kaugusel lävest (69+15m) 84m arvestatuna maapinnast. Ka see kõrgus vastab ohutusnõuetele.

*Küsimus saalist:* Kui pikk on praegu vahemaa lennurajast esimese majani?

*Aleksander Dintšenko:* 1625 m maandumiskohani. Raja pikendamisel jääb majast maandumiskohani ca 1125 m. Maandumiskoht on raja otsast 150-300 m kaugusel. Küsimus on aga selles, kas lennuk maandub visuaalselt (ohutu kõrgus on valitud kapteni poolt, tema vastutusel olenevalt maapealsetest takistustest) või instrumentaalselt (lennu määravad seadmed ja instrumendid). Majade kohal peaks lennuk igas tingimuses olema juba visuaallennul ja meeskond teostab kõrguse kontrolli nii pardaseadmete kui ka visuaalsete lähenemistrajektoori tulede järgi.

*Tiiu Jõgi:* Kui suur on müratase kõrgusel - 73,5 meetril, 50-kohalisel lennukil?

*Aleksander Dintšenko:* Pole mürataset mõõtnud, kuid olen kindel, et see ei ületa lubatavat piirnormi, sest need õhusõidukid, mis lendavad Euroopas sh ka Eesti õhuruumis, on kaetud mürasertifikaadiga.

*Tiiu Jõgi:* Milline minimaalne lennukõrgus on kehtestatud müra tõttu?

*Aleksander Dintšenko:* Minimaalset kõrgust müra pärast ei määrata kunagi. Seda tehakse eelkõige lennuohutuse tagamiseks, sõltuvalt takistustest lähiümbruses.

*Raili Allmäe:* Mürataseme reguleerimiseks on Eestis määrus „Müra normtasemed elu- ja puhkealadel“. Täna siin on väga raske öelda, milline on see müra tase 73,5 m kõrgusel lendava lennuki puhul, see sõltub suuresti õhusõiduki tüübist, kliimast jne. Seda oletada ei saa.

*Tiiu Jõgi:* Kas ja millal on selline uuring kavas teha?

*Raili Allmäe:* Müra taset uuritakse hindamise käigus. Samas müra kui nähtust pole võimalik mõõta kuna inimesed tajuvad seda erinevalt. See, mida mõõdetakse, on helitugevus. Erinevalt Tallinna lennujaamast, pole Kuressaares võimalik mürataset prognoosida, sest müra tausta mõõtmiseks on operatsioonide (tõus, maandumine) arv liiga väike. Tallinnas toimub päevas umbes 100 operatsiooni ehk on kujunenud kindel foon. Kuressaares saaks mõõta vaid hetkelist helitugevust.

*Toimub arutelu selle üle, et teisipäeva öösel lendas üle Kuressaare lennuk, mis tekitas tugevat müra. Juhtunu kohta soovitakse selgitust, kuid tulemusteta.*

*Tiiu Jõgi:* Millised on valdavad tuuled? Ehk oleks otstarbekam hoopiski ristuvat rada arendada?

*Mati Tang:* Valdavad tuuled on lõuna-läänesuunalised, mistõttu risti-rada ehitatigi. Ristirada ei ole võimalik pikendada 2000 m ehk otstarbeka pikkuseni. Roomassaare poolsaar pole piisavalt lai, raja pikendamine eeldaks mere täitmist umbes 200 m. Pealegi tuleks sel juhul lennuraja otstesse paigaldatavad navigatsiooniseadmete (nt rajatuled) jaoks rajada ca 500 m pikkune tamm. Roomassaare poolsaare on piirkond arvatud Natura 2000 alade hulka. Ka Roomassaare tee vajaks tunnelisse viimist. Seega nii rahalisest kui keskkonnakaitselisest vaatenurgast muutub see variant teostamatuks. Samuti on raja kasutamisel lindude pesitsemisest tingitud lennuohutus raskemini tagatav.

*Tiiu Jõgi:* Kas praegu pole linnud probleemiks?

*Mati Tang:* Praegu lähenevad linnud lennukoridorile sadamapoolsest otsast, kuid seal on sadama tegevuse tõttu pesitsemine väheintensiivne. Ristuva raja arenduse korral oleks lindude ligipääs lennuväljale mõlemast otsast.

*Tiiu Jõgi:* Kas suurteil lennukitel on ükskõik, millises suunas nad maanduvad?

*Tõnu Mardo:* Lennuk peab alati vastu tuult maanduma. Suurteil lennukitel on küll lubatud külgtuule faktorid suuremad.

*Tiiu Jõgi:* Kas lennuk tuleb üle elurajooni või mere poolt?

*Mati Tang:* Lennuk peab õhku tõusma ja laskuma üldjuhul vastu tuult. Valdavad tuuled on lõuna-läänesuunalised ehk lennuk maandub põhiliselt ületades elurajooni ja tõuseb mere poole. Samas kui on pikem lennurada, saab seda teha ka nõrga taganttuulega. 2000 m pikkuse lennuraja korral on teatud nõrga taganttuule korral võimalik põhilise suunana kasutada lõunapoolset suunda, st maanduda ja õhku tõusta mitte üle elumajade.

*Juri Zabellevitš:* Mis on nõrk tuul?

*Tõnu Mardo:* Tuule tugevuse mõju sõltub lennukimargist. Sõltuvalt lennukimargist võib startimisel lubatud taganttuul olla kuni 3-5; isegi kuni 7 m/s.

*Ainar Viires:* Palun selgitage planeeritava lennuvälja klassi.

*Mati Tang:* Kui lennurada ehitatakse 2000 m pikkuseks, viiakse see klassi, kuhu kuuluvad üle 1800 m pikkused lennuväljad.



*Klasside selgituseks on lisatud väljavõte Vabariigi Valitsuse 3. juuni 2003. a määrusest nr 162 „Lennuvälja lähiümbruse määratlemise ja kasutamise kord” –Maret Järv 21.06.06.*

LENNUVÄLJA KLASS	1	2	3	4
<b>I. LENNURADA</b>				
1. Pikkus (L)	alla 800 m	800 kuni 1200 m	1200 kuni 1800 m	1800 m ja rohkem
2. Minimaallaius (B)	18 m (30 m PR)	23 m (30 m PR)	30 m	45 m

*Aleksander Dintšenko:* Lennufirmad sh ka Estonian Air eelistavad alati lennuvälju, kus on tagatud kõik ohutusnõuded maandumisel ja tõusul. Praegu otsib firma väljundeid õhusõidukite soetamiseks, mis on väiksemad kui Boeing 737-500 (120 kohta) ja millega oleks võimalik piiranguteta maanduda ja tõusta ka 2000m pikkuselt lennuväljalt . Operaator tahab kindlustunnet lennuväljal, mis saavutatakse kõigi ohutusnõuete täitmise korral.

*Räägitakse Ülenurme lennuväljast, kus praegu lennukid sõidavad sama kõrgelt üle elurajooni nagu planeeritakse Kuressaares. Toimub arutelu lennuki üle, mis eelmisel öösel plaaniväliselt Kuressaare lennuväljal maandus.*

*Maret Järv:* Mõju hindamisel vaatame, milline on tänane situatsioon, st sellise pikkusega rajal ei saa keelata ära operatsioonide arvu. Ka praegu siin lende sooritavate lennukite arv võib tulevikus märkimisväärselt suureneda. Ainuüksi raja pikendamine lendude arvu ei suurenda, pigem on see oluline eelkõige lennuohutuse tagamiseks.

*Tiiu Jõgi:* Küll aga saab seostada raja pikendamist ja suuremate, võimsamate lennukite saabumist. Kui suure lennuki on võimeline 1500 m pikkune rada vastu võtma?

*Mati Tang:* Ristuvat rada saavad praegu kasutada L- 410 tugeva vastutuule korral. Suurt rada saavad kasutada C-klassi lennukid, 100 kuni 150 istekohta. Estonian Airil on opereerimiseks Boeing 737. Kuna rada on siiski vaid 1500 m, tuleb arvestada täiendavate ohutusnõuetega, nt võtab vähem kütust või reisijaid pardale. Ohutuse tase võib alati normdokumentidest parem olla - kui on piisava pikkusega lennurada, võib teatud taganttuulega maanduda või õhku tõusta ehk vältida elurajoonist ülelende.

*Maret Järv:* Suurim müra on lennukil maandumise ajal kui lendur kasutab pidurdamiseks reversi. Ülelennul on helitugevus väiksem. Pigem häirib füüsiline nähtus, et lennuk lendab üle. Väikesed lennukid, millel pole mürasertifikaati, tekitavad teinekord tugevamat müra, kui suured, nõuetele vastavad lennukid. Seega ei ole hirm suurte lennukite ees alati põhjendatud.

*Arutelu selle üle, kas poleks otstarbekam väiksemate lennukitega edasi opereerida. Kuid majanduse kasvu, turismi arendamise eesmärgil on tulevikus perspektiivikamad suuremad lennukid, millega saab reisida korraga rohkem inimesi ja kaugemate vahemaade tagant. Külaliste tervise edendamine aga ei peaks toimuma kohalike elanike*

*heaolu arvelt. Tallinna lennujaamas on tulnud probleeme kõrghoonetes elavate inimeste suhtumisega. Hiljem on viimased ise tunnistanud hirmu põhjusena pigem lennuki füüsilist lähedust kui ülennust tekkivat müra. Müra taseme võimalikust kahjustavast toimest tervisele saab rääkida siis, kui keskkonnamõju hindamise käigus on selgunud konkreetseid näitajad helitugevuse kohta.*

*Tõnu Mardo:* Lennuväljad rajatakse perspektiiviga 10-15 aastaks ette. Lennuraja suurem pikkus on vajalik ka ohutuse mõttes. Lennuk stardib kiirusega 200 km tunnis; kui midagi ettenägematut juhtub, mis ei võimalda lennukil õhku tõusta, siis pikema raja puhul jõuab ta ka pidurdada vältimaks elurajooni sisse sõitmist.

*Enn Rettau:* Kas Teieni, pr Järv, on jõudnud või kas te olete sellest teadlik detailplaneeringut käsitlevast kirjast, mille on allkirjastanud A. Kuningas ja A. Oolup?

*Maret Järv:* Jah, tutvusin sellega eelmise nädala lõpus, 26.mail.

*Enn Rettau:* Kuidas teostatakse müra hindamine, müra mõõtmine, kui meil veel pikemat lennurada ei ole?

*Maret Järv:* Esialgse plaani kohaselt kõige intensiivsema lennupäeva ajal, Tallinna lennujaama müramõõtmise seadmetega. Mõõdame taustmüra ja müra maandumisel, mis sõltub ilmast. Mõõdetakse nende lennukite tekitatavat helitugevust, mis praegu Kuressaare lennuväljal lendavad. See, mida inimene kuuleb, sõltub tuulest, ilmast, temperatuurist ja väga paljudest asjaoludest. Kasutame saadavaid analooge.

*Räägitakse taas Lennupäevade korraldamisest, et mõõta seal sellise lennuki helitugevust, mis Kuressaare lennuväljal 2000 meetrise raja korral lendama hakkab.*

*Ainar Viires:* Kas saab prognoosida lendude sagedust? Kui sageli hakkavad lennukid lendama?

*Mati Tang:* Ei, seda ei saa prognoosida. Spekulatiivselt võib arvata, et C-klassi lennuki puhul (suurem lennuk) võiks järgmise 10 aasta jooksul toimuda 3 lendu nädalas. Vaatamata varem mainitud sagedusele ei saa Kuressaare lennujaam sellist lennukit 20 korda päevas teenindada. Saaremaale oleks ka 100 kuni 150 kohaliste lennukite saabumine lagi, ei näe vajadust siia suuremate lennukite saabumiseks. Neid lennukid rahuldab ka 2000 m pikkune rada, mis on ka selles piirkonnas lagi.

*Maret Järv:* Kui lennuväli eksisteerib, on ta kohustatud seadustega määratud tingimustele vastama ja teatud lende vastu võtma. Me ei räägi regulaarlendudest, vaid kui keegi tuleb eralennukiga ja tahab siin maanduda, siis ei saa lennuväli ilma mõjuva põhjuseta (nt pole tehnilisi võimalusi) keelduda.

Militaar- ehk kaitselendudele on ette nähtud oma piirkonnad Eesti õhuruumis. Maanduda ja tõusta nad Kuressaare lennuväljale ei saa, sest siin puuduvad tehnilised võimalused. Hädamaandumisel peab, mistahes lennukile lennuväli võimaluse andma.

*Nenditakse, et lennutranspordi järele vajadus suureneb nii Euroopas kui kogu maailmas vaatamata sellele, et lennuväljade arendamine nõuab sageli kompromisse kohalike elanike ja arendajate vahel. Öise lennuseduse vähendamiseks võib Tallinna lennuvälja eeskujul piirangud kehtestada.*

*Koosoleku lõpetas Urmas Sepp.*

Juhatas: Maret Järv

Protokollis: Kristi Graf

## Dokumendis kasutatud lühendid

Lühend	Määratlus
DP	detailplaneering
KMSH	keskkonnamõju strateegiline hindamine
KeHJS	keskkonnamõju strateegiline hindamise ja keskkonnajuhitmissüsteemi seadus
VÕS	Võlaõigusseadus
Planeeringu koostaja	strateegilise planeerimisdokumendi koostaja

### 1. Ettepanekud

NR	Ettepanek	Arvestamine	Põhjendus/selgitus
1	2	3	4
Ants Kuningas ja partnerid OÜ - 29 Marienthali elaniku esindaja 03.03.2006; kiri			
1	2	3	4
1	Kaaluda lennuradade renoveerimise võimalikke alternatiive eelkõige piirkonna elanike otsestest elulistest huvidest lähtuvalt.	ja	Alternatiivide võrdlemine on lülitatud programmi eelnõusse (vt „Programmi eelnõu” lk 3 punkt 6)
2	Välja selgitada kinnisasjade väärtuse vähenemine Kuressaares Marienthali elamukvartalis kui kahju VÕS § 128 lg 4 tähenduses (müügi korral saamata jäänud tulu) ning kehtestada nimetatud kahju kohase hüvitamise tingimused	ja	On lülitatud programmi eelnõusse (vt „Programmi eelnõu” lk 2 punkt 5 - <i>antakse hinnang eeldatavalt olulise, vahetu, kaudse, kumulatiivse, sünergilise, lühi- ja pikaajalise, positiivse ja negatiivse mõju kohta keskkonnale, inimese tervisele ning sotsiaalsele vajadustele ja varale..</i> )
3	Viia lennuvälja mõjupiirkonnas läbi mõõtmised olemasoleva müra, vibratsiooni, õhu-, vee- ja pinnasesaaste väljaselgitamiseks, et tagada vajadusel objektiivsed võrdlusandmed	ja	On lülitatud programmi eelnõusse (vt „Programmi eelnõu” lk 2 punkt 3) ....müra ja õhusaaste. Sama punkti all määratakse muude saastetegurite mõõtmise vajadus ja selle olemasolul tehakse vastavad mõõtmised.
Kuressaare Linnavalitsuse 29.03.2006 kiri nr.3.1-3/127			
1	2	3	4
4	Lülitada vajadusel programmi vajalike mõõdistuste läbiviimine olemasoleva müra, vibratsiooni, õhu-, vee- ja pinnasesaaste väljaselgitamiseks.	ja	On lülitatud programmi punkti 5. Oluliste keskkonnamõjude selgitamine. Mõju hindamise käigus viiakse läbi paiksed uuringud ning vajadusel tehakse täiendavad mõõtmised.
Juri Zabellevitš, linnaarst; 18.04.2006 toimunud DP ja KMSH konsultatsioonil Kuressaare Linnavalitsuses			
1	2	3	4

Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

5	Pikendada ristuvat rada	ja	Vastavalt programmi eelnõule käsitletakse seda ühe alternatiivse variandina
6	Reguleerida Roomassaare tee lennuraja kasutamiseks valgusfooridega	ja	Vastavalt programmi eelnõule käsitletakse seda ristuva raja alternatiivses variandis
Ants Kuningas 23.05.2006 e-posti manus Kuressaare Linna-volikogu esimehele, T. Takkis'ile			
1	2	3	4
7	Nõuame kõigi alternatiivide läbi kaalumist ja kõigile reeglitele vastavat keskkonnamõjude hindamist	ja	Alternatiivide võrdlemine on lülitatud programmi eelnõusse (vt „Programmi eelnõu” lk 3 punkt 6)
8	Lähtuda uue KSH programmi eelnõu koostamisel Kuressaare tervisstrateegiast aastani 2010	ja	Planeeringu koostaja lisas Kuressaare tervise ja säästva arengu strateegia 2002 – 2010 täiendatud programmi (p 4).
9	Ette näha uue KSH programmi hindamise käigus Boeing-tüüpi lennuki mandumine madalamal lubatud kõrgusel ja füüsiliselt hinnata (vahetult tajuda linnavalitsuse, linnavolikogu ja maavanema poolt) vastava ülelennu mõju	EI	Ettepanek on vastuolus Lennunduseaduse (RT I 1999, 26, 376) ja teede- ja sideministri 3. detsembri 1999. a määrusega nr 66 „Lennureeglite kinnitamine” (RTL 1999,171,2505). Piloot ei või lennureegleid rikkuda, sest lennuohutus pole tagatud.

Ants Kuningas ja Anne Oolup - Marienthali 29 elaniku esindajad; 02.06.2006.a. kiri			
1	2	3	4
10	Elanikud taotlevad detailplaneeringus kõigi alternatiivvariantide hoolikat kaalumist ja kõigile reeglitele vastavat keskkonnamõjude hindamist.	ja	Alternatiivide võrdlemine on lülitatud programmi eelnõusse (vt „Programmi eelnõu” lk 3 punkt 6)
11	Leiame, et hindamist läbi viivate isikute andmed ja pädevus peab olema programmis otseselt kajastatud.	ja/ei	Tulenevalt KeHJS-st peab programm sisaldama programmi koostanud eksperdi ja strateegilise planeerimisdokumendi koostaja andmeid. Töögrupi koosseisu lisas planeeringu koostaja täiendatud programmi 10-sse punkti (lk 4). Eksperti ja planeerija pädevust kontrollib järelevalvaja.
12	Oluline on hinnata lennuraja pikendamise tagajärg ka tuleviku majandustegevustele antud piirkonnas	ja	Lennuraja pikendamise tagajärgi tuleviku majandustegevustele ja lennuraja pikendamisel elamukvartali suunas mõju turistide teenindamise hinnatakse sotsiaal-majanduslikud mõjude käigus (vt programm p 5, lk 3).
13	Uue eelnõu programmi koostamisel lähtuda	ja	Planeeringu koostaja lisas Kuressaare tervise ja säästva arengu

Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

	<p>Kuressaare tervise ja säästva arengu strateegiast 2002 - 2010</p>	<p>strateegia 2002 – 2010 täiendatud programmi (p 4) ning strateegiat arvestatakse nii mõju hindamisel kui planeerimisel.</p>
14	<p>KSH programmi eelnõu tagasi lükata kui KeHJS § 13 mittevastav ja kõlbmatu</p>	<p>Kohalikul omavalitsusel puudub pädevus otsustada KSH programmi heakskiitmise või heakskiitmata jätmise kohta. KeHJS § 39 lõike 2 kohaselt teeb KSH järelevalvaja ehk käesoleval juhul Keskkonnaministeerium otsuse KSH programmi heakskiitmise või heakskiitmata jätmise kohta. Järelevalvaja ei kiida programmi heaks, kui programm ei vasta käesoleva KeHJS 36 lõikes 2 sätestatud nõuetele [vt vastavuse kontroll-lehti; programmi Lisa nr 7 ], planeerimisdokumendi koostaja ei ole esitanud programmiga koos nõutavaid dokumente, kui planeeringu koostaja ei ole programmi kohta esitanud ettepanekute ja vastuväidetega arvestamata jätmist põhjendanud või/ja kui programmi on koostanud ekspert, kes ei vasta KeHJSes sätestatud nõuetele. KeHJS § 13 ei reguleeri keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi koostamist.</p>
15	<p>Välja vahetada ekspert</p>	<p>Juhul, kui Keskkonnaministeerium ei kiida programmi heaks põhjusel, et ekspert ei vasta sätestatud nõuetele, palub Kuressaare Linnavalitsus lepingupartneril ekspert välja vahetada.</p>
16	<p>Moodustada uue eelnõu koostamiseks pädev ekspertrühm</p>	<p>Vastavalt PlanS § 10 lõikele 6 sõlmis Kuressaare Linnavalitsus detailplaneeringu koostamiseks huvitatud isikuga ehk ASga Tallinna Lennujaam ja SWECO Eesti AS, kui huvitatud isiku poolt valitud planeerijaga lepingu detailplaneeringu koostamise kohta. Lepinguga määrati kõigi poolte omavahelised kohustused detailplaneeringu koostamisel. Tulenevalt lepingust langevad planeeringu koostamisel kohustused ja vastutus (sh ka tagada pädevus vajalikeks toiminguteks) SWECO Eesti AS le. Planeerimisseaduse kohaselt võib keskkonnamõju strateegilise hindamise menetluse ühendada planeeringu koostamise menetlusega. Sellisel juhul peavad olema täidetud mõlemale menetlusele kehtestatud nõuded.</p>



Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

			Siit tulenevalt on SWECO Eesti AS õigus ning kohustus, eksperdi valik või ekspertgrupi moodustamine. Vt ettepanekud-selgitused numbrid 1-3.
17	Kaasata uue KSH programmi eelnõu koostamisele kõik elanike ettepanekud, sh 29 elaniku ettepanek 03.03.2006, ja lähtuda programmi koostamisel Kuressaare tervisestrateegiast aastani 2010.	ja	
18	Ette näha uue KSH programmi hindamise käigus Boeing tüüpi lennuki maandumine madalaimal lubatud kõrgusel ja füüsiliselt hinnata (vahetult tajuda ekspertide, võimalusel ka maavanema, linnavolikogu ja linnavalitsuse liikmete poolt) vastava ülennu mõju	EI	Vt ettepanekud-selgitused nr 9
19	Viia läbi uus KSH programmi eelnõu avalik arutelu ja planeerida arutelu aeg töövälisele ajale, et tagada elanike kohalviibimise võimalus.		Uus arutelu viiakse läbi juhul, kui sellise tingimuse seab järelevalvaja. Edaspidised avalikud arutelud kavandatakse töövälisel aja.

Veronika Verš, keskkonnaministeerium. KSH programmi eelnõu arutelu 05.06.2006 Kuressaare raekojas			
1	2	3	4
20	Programmis puudub viide selle kohta, kas mõju hindab üks ekspert või moodustatakse ekspertrühm. Seda võiks täpsustada programmis.	ja	Täiendatud programmi (lk 4 p 10) on lisatud: Detailplaneeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilist hindamist juhib Sweco Eesti AS ekspert Maret Järv. Töörühmis osalevad järgmised eksperdid: Aivi Aolaid, Eesti Regionaalse ja Kohaliku Arengu Sihtasutuse projektijuht; Kristi Graf - SWECO Eesti AS konsultant; Mihkel Heinapuu - SWECO Eesti AS konsultant Lisaks Sweco Eesti AS töögrupile kaasatakse keskkonnamõju hindamisel erinevaid spetsialiste asjakohastest institutsioonidest (Lennuamet, Tallinna lennujaamast jt.).



**2. Vastuväited:**

NR	Vastuväide	Arvestamine	Põhjendus/selgitus
1	2	3	4
Ants Kuningas 23.05.2006 e-posti manus Kuressaare Linna-volikogu esimehele, T. Takkis'ile			
1	2	3	4
21	Kahjuks oleme sunnitud tõdema, et lennuvälja KSH programmi eelnõu ja selle lisad ei ole kompetentselt koostatud ning vastav avalikustatud dokument on isegi KSH programmi eelnõu aluseks võtmiseks kõlbmatu.		Vt selgitus nr 14
22	Esitame KSH alusele õigusliku vastuväite, sest lennuvälja territooriumi suurendamiseks vajalikuks üldplaneeringuks puudub maavanema määrang ja regionaalministri kooskõlastus.	EI	Planeerimisseaduse § 8 lg 5 kohaselt ei ole ala suuruse määramine maavanema poolt kooskõlastatult regionaalministri nõutav, kuna ei ole tegemist olulise ruumilise mõjuga objekti – lennuvälja asukoha valikuga, vaid kehtiva üldplaneeringuga on planeeritav ala juba kavandatud olemasoleva lennuvälja arenguks. St käesoleval juhul ei ole tegemist lennuvälja kui olulise ruumilise mõjuga objekti asukoha valikuga. Juba 1939. aastal eraldati Kuressaare linnavalitsuse poolt riigile lennuvälja ehitamiseks maa-ala ja 1940. aastal valmis sel maa-alal murukatiga lennurada.
23	Programmi eelnõus on piiritletud ebaõige hindamisobjekt – eelnõus märgitud: „Keskonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006 jaanuari korraldusega nr 10 algatatud Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostamine ja selle keskonnamõju strateegiline hindamine” – leiame, et hindamisobjektiks ei	ja	Täiendatud programmis (lk 1) on sõnastus järgmine: <i>Keskonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006 korraldusega nr 10 algatatud Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu elluviimisega kaasneva strateegilise keskonnamõju hindamine.</i>

Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

	saa olla detailplaneeringu koostamine (sest seda tegevust ei pea hindama) ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine (hindamise objektiks ei saa olla hindamine ise).		
24	KSH eesmärgiks peab olema: selgitada, kirjeldada ja hinnata kavandatava tegevuse ja selle võimalikke alternatiivide eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsida negatiivse mõju väitimise ja leevendamise võimalusi ja lõppeesmärgina teha ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks.	EI	Vastavalt KeHJS §2 lõikele 2 on keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärk arvestada keskkonnaalutlusi strateegiliste planeerimisdokumentide koostamisel ning kehtestamisel, tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja edendada säästvat arengut.
25	Esitame vastuväite KSH programmi eksperdi suhtes ja nõuame eksperdi väljavahetamist.		Eksperti pädevuse kontrollimine kuulub Keskkonna-ministeeriumi kompetentsi.
<b>Ants Kuningas ja Anne Oolup - Marienthali 29 elaniku esindajad; 02.06.2006.a. kiri</b>			
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
26	Oleme seisukohal, et iga hindamisprogramm peab sisaldama konkreetse juhise ja ülesande hindajatele, milleks on vähemalt: programmi õiguslik alus, eesmärgi kirjeldus, hinnatava objekti täpne piiritus ja kirjeldus, hindamiseks kohustusliku metoodika ja meetodite kirjeldus, vajalike vahendite loetelu, andmed vajalike isikute pädevuse kohta ja ka selle kohta, keda pädevatest isikutest on vaja käsutada ning lõpuks on vajalik piiritleda ka hinnatavate faktorite võimalikult ammendav loetelu.	EI	Vastavalt KeHJS § 36 lõikele 2 peab KSHP määrama keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatuse, lähtudes strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust ja sisust, selgitama ja nimetama strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkuse ja võimaliku mõju Natura 2000 võrgustiku alale, nimetama isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu, sisaldama KSH ja selle tulemuste avalikustamise ajakava, mis tuleneb strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajakavast, sisaldama programmi koostanud eksperdi ja strateegilise planeerimisdokumendi koostaja

Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

27	<p>Esitame KSH programmi alusele õigusliku vastuväite, sest lennuvälja territooriumi suurendamiseks vajalikuks üldplaneeringuks puudub maavanema määrang ja regionaalministri kooskõlastus.</p>	EI	<p>andmeid ning kirjeldama ametiasutustelt küsitud seisukohti. Vt selgitus nr 22</p>
28	<p>Programmi eelnõus on piiritletud ebaõige hindamisobjekt – eelnõus märgitud: <i>„Keskonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006 jaanuari korraldusega nr 10 algatatud Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostamine ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine”</i> Leiame, et hindamisobjektiks ei saa olla detailplaneeringu koostamine (sest seda tegevust ei pea hindama) ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine, sest hindamise objektiks ei saa olla see hindamine ise.</p>	ja	<p>Vt selgitus nr 23</p>
29	<p>KSH eemärgiks peab olema: selgitada, kirjeldada ja hinnata kavandatava tegevuse ja selle võimalike alternatiivide eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsida negatiivse mõju vältimise ja leevendamise võimalusi ja lõppeesmärgina teha ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks. Nimetatud eesmärk on üldistatuna sätestatud Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimise seaduse (KeHJS) § 2 lg 2.</p>	EI	<p>Vt selgitus nr 24</p>
30	<p>Esitame vastuväite KSH programmi eelnõu ebakohasusele ka sisulises osas, sest ei ole järgitud hindamisprogrammi elementaarloogilisi koostamis põhimõtteid.</p>		<p>Vt selgitus nr 14</p>
31	<p>KeHJS § 13 sätestab KSH programmile kindal nõuded, mida ei ole eelnõus arvestatud, sh on piiritlemata KSH eesmärk, mõjuala, metoodika kirjeldus jne, seetõttu on ka elanike ettepanekute tegemine programmi eelnõusse</p>	EI	<p>KSH programm peab vastama KeHJS § 35 lõike 2 nõuetele. Programmi vastavuse ja heakskiitmise üle otsustab keskkonnaministeerium.</p>

Lisa 6. Programmi kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste analüüs

	oluliselt takistatud.		
32	Programmi eelnõusse ei ole kaasatud 03.03.2006 ettepanekuid, sh ei ole eelnõusse märgitud kavatsusest kaardistada lennuvälja laiendamise mõjutusi muule mõjutatavale äri- ja elutegevusele.	ja	03.03.2006 ettepanekuid käsitleti selgitustes nr 1-4. Lennuvälja laiendamise tingitud strateegilisi mõjusi hinnatakse KSH edasises käigus ning kajastatakse aruandes.
33	KSH programmi eelnõu ei kajasta lendude arvu kasvu mõju hindamise kavatsust Kuressaare elukeskkonnale, sh vastavust Kuressaare tervisestrateegiale aastani 2010	ja	KSH ei saa läbi viia ilma lendude arvu kasvu mõju hindamiseta ning seda tehakse hindamise edasises käigus. Programmis kajastub see punktis 5 ning käsitletakse kõigi keskkonnaelementide juures ning arvestatakse ka sotsiaalsete ning majanduslike mõjude hindamisel.

§ 36. Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm

(1) Pärast keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamist koostab keskkonnamõju strateegilise hindamise ekspert koostöös strateegilise planeerimisdokumendi koostajaga keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi.

(2) Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm:

1) määrab keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatuse, lähtudes strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust ja sisust;

2) selgitab ja nimetab strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkuse ja võimaliku mõju Natura 2000 võrgustiku alale;

3) nimetab isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu;

4) sisaldab keskkonnamõju strateegilise hindamise ja selle tulemuste avalikustamise ajakava, mis tuleneb strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajakavast;

5) sisaldab programmi koostanud eksperdi ja strateegilise planeerimisdokumendi koostaja andmeid;

6) kirjeldab käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud asutuse ja isiku esitatud seisukohti.

(3) Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi koostamisel peab programmi sisu osas seisukohta küsima olenevalt strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust vähemalt Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Keskkonnaministeeriumilt, keskkonnateenistusest või kohaliku omavalitsuse organilt.

Säte	Seadusest tulenev nõue programmi kohta	Kas on programmis	Millises programmi osas?
§36(2)1)	määrab keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatuse, lähtudes strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust ja sisust	Jah	Lk 1, esimene lõik
§36(2)2)	selgitab ja nimetab strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkuse ja võimaliku mõju Natura 2000 võrgustiku alale	Jah	Lk 2
§36(2)3)	nimetab isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu;	Jah	Lk 4 (p.10)
§36(2)4)	sisaldab keskkonnamõju strateegilise hindamise ja selle tulemuste avalikustamise ajakava, mis tuleneb strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajakavast	Jah	Lisa 3
§36(2)5)	sisaldab programmi koostanud eksperdi ja strateegilise planeerimisdokumendi koostaja andmeid;	Jah	Lk 1, tabel viimane rida
§36(2)6)	kirjeldab käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud asutuse ja isiku esitatud seisukohti	Jah	Lk 5, viimane lõik

LISA 8

KESKKONNAMINISTEERIUM  
Saaremaa Keskkonnateenistus



Pr Maret Järv  
SWECO Eesti AS  
Toompuiestee 17 A  
10137 Tallinn

Teie: 18.05.06 nr K-1/143

Meie: 02.06.2006 nr 40-12-1/1561

Kuressaare Lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu  
keskkonnamõju strateegiline hindamine

Tutvunud Kuressaare Lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu keskkonnamõju  
strateegilise hindamise programmi eelnõuga, ei ole Saaremaa keskkonnateenistusel täiendusi ega  
märkusi programmi eelnõu kohta.

Lugupidamisega

Raivo Kallas  
Juhataja

Urve Saar 4533445

SISSE TULNUD

NR. 143/K-1  
"06" 06 2006

Narva mnt 7a  
15172 Tallinn  
Reg nr 70001231

telefon 453 3778  
faks 453 3254  
kkt@saare.envir.ee

Postiaadress:  
Kadaka 1  
93817 KURESSAARE

LIDAY  
SISSE TULNUDNR.168/K-1  
"19" 06 2006

## Kuressaare Linnavalitsus

A.Kuningas ja partnerid OÜ

J.Sütiste tee 21

13419 Tallinn

Ärakerjad: 1) SWECO Eesti AS

Toompüestee 17A 10137

10137 Tallinn

16.juuni 2006.a. nr.3.3-6/1105

2) Hr Villu Reiljan, Keskkonnaminister

Keskkonnaministeerium

Narva mnt 7a

15172 Tallinn

Seisukohad ja selgitused Kuressaare lennuvälja KSH  
programmi eelnõu suhtes tehtud ettepanekute ja taotluste kohta

Tulenevalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimise seaduse (KeHJS) § 37 lõikest 4 on igapäevael õigus keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu ajal tutvuda programmi ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevat keskkonnamõju käsitlevate muude dokumentidega, esitada programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi ning saada neile vastuseid. Lõike 5 kohaselt teeb strateegilise planeerimisdokumendi koostaja ehk SWECO Eesti AS koostöös eksperdiga avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu ajal esitatud ettepanekute ja vastuväidete alusel keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis vajalikud parandused ja täiendused. Ettepanekute ja vastuväidete arvessevõtmist kirjeldatakse ning arvestamata jätmist põhjendatakse täiendatud programmis või selle lisas. Kirjalikele küsimustele vastatakse kirjaga. Siit tulenevalt edastab Kuressaare Linnavalitsus Teie ettepanekud ja taotlused SWECO Eesti AS- le menetlemiseks.

Alljärgnevalt esitame oma nägemuse ning selgitused Teie ettepanekute ja taotluste kohta, kuid mis ei pretendeeri seadusest tulenevatele otsustele programmi kvaliteedi ja eksperdi pädevuse osas.

1) Lennuvälja, kui olulise ruumilise mõjuga objekti planeeritava maa-ala suuruse määramine maavanema poolt kooskõlastatult regionaalministri seoses lennuraja pikendamise ja planeerimisseaduse § 8 lg 5 tähenduses ei ole nõutav, kuna ei ole tegemist olulise ruumilise mõjuga objekti, lennuvälja asukoha valikuga, vaid kehtiva üldplaneeringuga on planeeritav ala juba kavandatud olemasoleva lennuvälja arenguks.

2) Linnavalitsuse hinnangul on KSH programmi eelnõus hindamisobjekt piisava selgusega piiritletud (vt.eelnõu osa „Keskkonnamõju strateegilise hindamise objekt”; punkt 3 „Mõjutatava keskkonna kirjeldus”; „Planeeringuala kirjeldus” jm) ning samuti on selge kavandatava tegevuse eesmärk. Ootuspärane olnuks Teie konkreetsed täpsustused või täiendused programmi eelnõule selles osas. Lisaks juhime tähelepanu asjaolule, et KSH programm koostatakse KeHJS § 36 lõike 2 nõuete, mitte nagu Teie väidate §13 kehtestatud nõuete kohaselt.

3) Programmi eelnõus pole väidetud, et programmi raames hinnatakse ka programmi vastavust õigusaktidele. Seaduse kohaselt (KeHJS §38 lg 2 p 1) kontrollib programmi õigusaktide nõuetele vastavust keskkonnamõju strateegilise hindamise järelevalvaja ehk antud juhul Keskkonnaministeerium. Vastavalt KeHJS § 36 lg 2 p 5 on programmi eelnõus märgitud programmi koostanud eksperdi ja strateegilise planeerimisdokumendi koostaja andmed. Ekspertgrupi moodustamise üle ei ole Linnavalitsus pädev otsustama.

4) Teie põhjendute kohaselt on KSH programmi eelnõus esinevate puuduste tõttu (keskendumine hindamisobjekti staatilisele osale ja meetodika kirjeldus jm) tõttu elanike ettepanekute tegemine programmi eelnõusse takistatud. Linnavalitsuse hinnangul sisaldavad programmi eelnõu punktid 5 ja

Tallinna 10  
93813 KURESSAARE  
Reg. 75023266

Tel: 453 3680  
Faks: 453 3590  
e-post: linn@kuressaare.ee  
www.kuressaare.ee

Arvelduskonto:  
10602007390004  
ÜHISPANK

N<sup>o</sup> 10598

6 eeldatavate keskkonnamõtjude selgitamise kavatsuse väga ulatuslikes valdkondades, mistõttu ei ole selge viide keskendumisest objekti staatilisele osale. Kuivõrd oleks see ebapiisav, ei ole Linnavalitsus pädev hindama. Vastavalt KeHJS § 36 ei ole nõutud kasutatava hindamismetoodika kirjelduse esitamist KSH programmis.

5) Elanike varasemate (03.03.2006) ettepanekute mitteamistamise väide jääb ebaselgeks, vajalik oluks ära näidata milliseid ettepanekuid ei ole arvestatud (KSH programmi eelnõus on olemasoleva mõjutatava keskkonna kirjeldus jm).

6) Linnavalitsus nõustub vajadusega hinnata keskkonnamõtjutsi lendude arvulise kasvu vaatepunktist sh vastavust Kuressaare tervisestrateegiale 2010.

7) Eksperti kompetentsuse ja KSH programmi heakskiitmine ei ole Kuressaare Linnavalitsuse pädevuses. KeHJS § 34 lõike 3 kohaselt peab strateegilise planeerimisdokumendi (antud juhul detailplaneeringu) elluviimisega kaasnevat keskkonnamõtju hindama või hindamist juhtima seaduse nõuetele vastav ekspert. KeHJS § 38 lõike 2 kohaselt kontrollib keskkonnamõtju strateegilise hindamise järelevalvaja ehk keskkonnaministeerium kas keskkonnamõtju strateegilise hindamise programm vastab õigusaktide nõuetele ja sõltuvalt kontrolli tulemustest kiidab programmi heaks. Samuti hindab Keskkonnaministeerium eksperti seaduse § 34 lõikes 3 nimetatud nõuetele vastavust.

Linnavalitsus saadab Teie ettepanekud ja taotlused ühes käesolevaga esitatud seisukohtadega edasi lahendamiseks strateegilise planeerimisdokumendi koostajale AS-le SWECO Eesti ja Keskkonnaministrile.



Urmas Sepp  
Abilinnapea planeerimise- ja ehituse ala

Vilma Kippak  
Tel 45 33 593



Kuressaare Linnavalitsus  
Tallinna 10,  
Kuressaare 93813

LISA 10  
02.06.2006.

## ETTEPANEKUD JA TAOTLUSED

Kuressaare lennuvälja KSH programmi eelnõu suhtes

Käesoleva ettepaneku esitanud elanikud soovivad kõige esmalt juhtida tähelepanu asjaolule, et on lennuvälja kaasajastamise poolt, kuid taotlevad detailplaneeringus kõigi alternatiivvariantide hoolikat kaalumist ja kõigile reeglitele vastavat keskkonnamõtjude hindamist. Elanikud on seisukohal, et sobiliku alternatiivi valik ei tohi lähtuda arendaja majanduslikust huvist, mis realiseeritakse peasjalikult lennukoridori all elavate elanike heaolu arvel.

Põhjusel, et KSH programmi eelnõu arutelu on kavandatud ajale, kui enamus elanikke ei saa tökohustuste tõttu arutlust osa võtta ja toonitades asjaolu, et Kuressaare Linnavalitsus jättis rahuldamata elanike taotluse arutelu algusaja muutmise kohta, esitame ettepanekud ja seisukohad kirjalikult.

Kahjuks oleme sunnitud tõdema, et avalikustatud lennuvälja KSH programmi eelnõu ja selle lisad ei ole meie arvates kompetentselt koostatud ning vastav eelnõu dokument on isegi KSH programmi aluseks võtmiseks kõlbmatu.

Oleme seisukohal, et iga hindamisprogramm peab sisaldama konkreetse juhise ja ülesande hindajatele, milleks on vähemalt: programmi õiguslik alus, eesmärgi kirjeldus, hinnatava objekti täpne piiristus ja kirjeldus, hindamiseks kohustusliku meetoodika ja meetodite kirjeldus, vajalike vahendite loetelu, andmed vajalike isikute pädevuse kohta ja ka selle kohta, keda pädevatest isikutest on vaja kasutada ning lõpuks on vajalik piiritleda ka hinnatavate faktorite võimalikult ammendav loetelu. Põhjusel, et KSH käigus on seadusest tulenev kohustus hinnata alternatiive, tuleb kõiki olulisi faktoreid objektiivsetel alustel hinnata ja seejärel ka objektiivselt võrrelda.

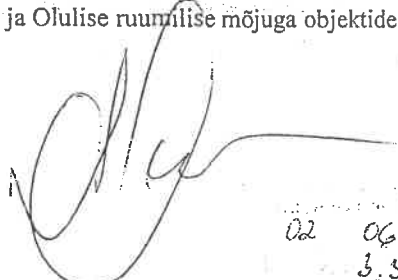
Keskkonna strateegilise hindamise programmi eelnõu ei saa jätta eesmärgi, meetoodikat ja hindamisülesannet konkreetselt püstitamata, sest vastasel korral ei ole tegemist hindamisprogrammiga!

Toome esile alljärgnevad tähelepanekud ja ebakõlad, mis on vajalikud korrigeerida KSH programmi eelnõu vastavusse viimiseks:

1. KSH programmi eelnõu vastuvõtmiseks puudub õiguslik alus, sest ei ole piiritletud olulise ruumilise mõjuga objekti planeeritava maa-ala suurus

Lennuväli on olulise ruumilise mõjuga objekt<sup>1</sup> planeerimisseaduse tähenduses, mille planeeritava maa-ala suurus määrab maavanem koostöös vastava kohaliku omavalitsusega ja kooskõlastab

<sup>1</sup> vt Planeerimisseadus § 8-1g 6 (RT I 2002, 99, 579; 2006, 14, 111) ja Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekiri Vabariigi Valitsuse 15. juuli 2003. a määrus nr 198 p 8

  
02 06 2006  
3.3-6/1105

regionaalminister. Nimetatud planeeritava maa-ala suurst ei ole allakirjutanu andmetel määratud ja kehtivas korras kooskõlastatud.

Seega esitame KSH programmi alusele õigusliku vastuväite, sest lennuvälja territooriumi suurendamiseks vajalikuks üldplaneeringuks puudub maavanema määrang ja regionaalministri kooskõlastus.

2. Programmi eelnõus on piiritletud ebaõige hindamisobjekt – eelnõus märgitud:  
*„Keskkonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006 jaanuari korraldusega nr 10 algatatud Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostamine ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine”*

Leiame, et hindamisobjektiks ei saa olla detailplaneeringu koostamine (sest seda tegevust ei pea hindama) ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine, sest hindamise objektiks ei saa olla see hindamine ise.

KSH eemärgiks peab olema: selgitada, kirjeldada ja hinnata kavandatava tegevuse ja selle võimalike alternatiivide eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsida negatiivse mõju vältimise ja leevendamise võimalusi ja lõppeesmärgina teha ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks. Nimetatud eesmärk on üldistatuna sätestatud Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimise seaduse (KeHJS) § 2 lg 2.

Seega saab hindamise objektiks olla ainult kavandatava tegevuse tõenäoline mõju kindlalt piiritletud ruumi keskkonna parameetritele. Eelnev tähendab, et esmalt peab olema piiritletud kindel ruum (lennuväli koos ümbritseva territooriumiga), mida tõenäoliselt tegevuse kaudu mõjutatakse, välja selgitatud selle ruumi olulised näitajad (müra, elukvaliteet, majanduslik tulu/kahju jne), mis tõenäoliselt muutuvad ning hindajale ette antud meetodika ja mõõdikud, millega saab iga vastavat asjaolu hinnata ja mida peab hindamisel kasutama.

Eelneva tõttu esitame vastuväite KSH programmi eelnõu ebakohasusele ka sisulises osas, sest ei ole järgitud hindamisprogrammi elementaarloogilisi koostamispõhimõtteid.

3. Programmi eelnõust ei selgu, kes hindavad eriteadmisi vajavaid asjaolusid ja kas on kavatsatud kaasata ekspertgrupp

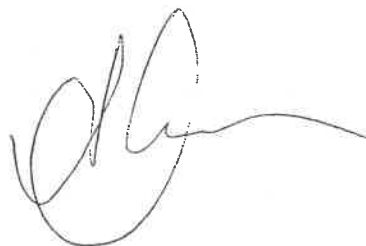
Programmi eelnõus on kirjeldatud, et programmi raames hinnatakse ka programmi vastavust õigusaktidele.

Oleme seisukohal, et programmi raames saab hinnata ainult seda õiguslikku asjaolu, kas kehtivas õiguses sätestatu alusel koostatud programm on kooskõlas ka muudes õigusaktides esitatud nõuetega. Nimetatud vastavust õigusaktides sätestatule ei ole aga eeldatavalt võimaline hindama isik, kellel puuduvad õigusalsed eriteadmised. Leiame, et hindamist läbi viivate isikute andmed ja pädevus peab olema programmis otseselt kajastatud.

4. KSH programmi eelnõu on keskendunud ainult detailplaneeringu objekti staatilisele osale, jättes arvestamata tegeliku mõjuvaldkonna

Oleme seisukohal, et KSH peab arvestama eelkõige lennuraja pikendamisest tulenevaid mõjutusi naaberkinnistutele; mitte lähtuma detailplaneeringu maa-ala kui staatilise keskkonna passiivsetest mõjutustest. Seega peab olema KSH-s haaratud ka lennuvälja laiendamise tagajärjel tekkivad võimalikud aktiivmõjutuste tagajärjed ning hinnatud füüsilised parameetrid, sh madalaim lubatud lennukõrgus (maandumis- ja tõusukõrgus naaberkinnistute kohal), tekkiv võimalik mürasündmuste kasv, müraintensiivsuse kasv jne.

KeHJS § 13 sätestab KSH programmile kindal nõuded, mida ei ole eelnõus arvestatud, sh on piiritlemata KSH eesmärk, mõjuala, meetodika kirjeldus jne, seetõttu on ka elanike ettepanekute tegemine programmi eelnõusse oluliselt takistatud.



Põhjusel, et programmi eelnõus ei ole konkreetselt piiritletud KSH programmi eesmärk, selle käigus hinnatava ala suurus, asukoht ning meetodika, ei ole kohaselt võimalik ka kaardistada nimetatud piirkonnale langevaid mõjutusi ning hinnata tõenäolisi tagajärgi. Eeltoodu tõttu ei saa elanikud teha vajalikke ettepanekuid programmi eelnõusse, sest nimetatud dokument on ebaselge.

**5. Programmi eelnõusse ei ole kaasatud elanike 03.03.2006 ettepanekud, sh ei ole eelnõusse märgitud kavatsust kaardistada lennuvälja laiendamise mõjutusi muule mõjutatavale äri- ja elutegevusele**

Oluline on hinnata lennuraja pikendamise tagajärg ka tuleviku majandustegevustele antud piirkonnas, eelkõige suuremate lennukite kasutuselevõttust tulenevaid tagajärgi.

Leiame, et eelnõus ei ole püstitatud eesmärki hinnata mõjutusi isegi Roomassaare sadamale, kui Kuressaare ainukese piisava süvisega sadama tulevikule, sealhulgas:

- Pikema noolega kraanade kasutuselevõtule;
- ei kavatseta hinnata võimalust, kas avamerejahid saavad ka tulevikus sadamat kasutada signaaltulede pärast mastitippudes jne.

Samuti on vajalik hinnata lennuraja elamukvartali suunas pikendamise mõju turistide teenindamise võimalusele antud piirkonnas (sh kodumajutuse perspektiivitusest tekkivad tagajärjed) jne.

**6. KSH programmi eelnõu ei kajasta lendude arvu kasvu mõju hindamise kavatsust Kuressaare elukeskkonnale, sh vastavust Kuressaare tervisestrategiale aastani 2010**

Elanikke teeb murelikuks Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH protokollis kajastatu, mille osas ei ole varasemalt Kuressaare elanikke teavitatud.

Ajakirjanduses on toonitatud lennuraja pikendamise mõju selgitamisel kahte regulaarlendu päevas, kuid toetudes Mati Tang ütluksle tuleviku lennusageduse kohta (protokoll lk 8)<sup>2</sup>, võib elanikke oodata üle kahekümne suure lennumasina päevas, millele võib lisanduda oluline kogus õiseid lende, kui lennujaam avatakse 24 tunniks.

**7. Kahtluseid tekitab valitud eksperdi kompetentsus ja objektiivsus – kuigi ekspert on avalikustanud välja antud litsentsi numbri (KMH0071), jääb arusaamatuks, kuidas saab pädev ekspert eksida olulistes detailides KSH programmi eelnõu koostamisel. Samuti on ekspert Maret Järv emotsionaalsed hinnangud, mis on DP arutelul protokollitud ja avalikustatud Kuressaare Linnavalitsuse poolt<sup>3</sup>, tekitanud olulise kahtluse selle isiku soovis olla hindamisel objektiivne. Maret Järv on väljendanud selgelt toetust arendaja ühele visioonile, kuulutades juba enne hindamisele asumist alternatiividele kadu.<sup>4</sup> Samuti on küsitav nimetatud eksperdi tegelik pädevus, sest toetudes Keskkonnaministeeriumist saadud teabenõude vastusele, ei ole Maret Järv poolt litsentsikomisjonile esitatud taotluses ja ka väljastatud litsentsil KMH 0071 märgitud eksperdi pädevust (märget litsentsi tegevus- või mõjuvaldkondade kohta), kuigi vastav nõue tuleneb otseselt seadusest. Eeltoodu tõttu on esitatud Keskkonnaministrile taotlus litsentsi kehtetuks tunnistamiseks.**

Seega esitame vastuväite KSH programmi eksperdi suhtes ja nõuame eksperdi väljavahetamist.

<sup>2</sup> Vt Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH protokoll. Oli kättesaadav: <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=uudised&id=983&PHPSESSID=a54dd09c81e8c16cd743f6a97e74cebd> 20.05.2006.

<sup>3</sup> Vt samas

<sup>4</sup> vt Maret Järv protokollitud sõnavõttud.



**Tulenevalt eelnevast esitame Kuressaare Linnavalitsusele järgmised taotlused:**

1. KSH programmi eelnõu tagasi lükata kui KeHJS § 13 mittevastav ja kõlbmatu;
2. välja vahetada ekspert;
3. moodustada uue eelnõu koostamiseks pädev ekspertrühm;
4. kaasata uue KSH programmi eelnõu koostamisele kõik elanike ettepanekud, sh 29 elaniku ettepanek 03.03.2006, ja lähtuda programmi koostamisel Kuressaare tervisestrateegiast aastani 2010;
5. ette näha uue KSH programmi hindamise käigus Boeing tüüpi lennuki maandumine madalaimal lubatud kõrgusel ja füüsiliselt hinnata (vahetult tajuda ekspertide võimalusel ka maavanema, linnavolikogu ja linnavalitsuse liikmete poolt) vastava ülelennu mõju.
6. viia läbi uus KSH programmi eelnõu avalik arutelu ja planeerida arutelu aeg töövälisele ajale, et tagada elanike kohalviibimise võimalus.
7. lähtuda käesoleva ettepaneku teinud 29 linnaelanikust kui menetlusosalisest haldusmenetluse seaduse § 11 lg 1 p3 tähenduses ning teavitada elanikke planeeringuga seonduvatest asjaoludest kirjalikult.

Lisaks eelnevale teavitame Teid elanike põhjendatud kartusest lennuvälja lennuraja pikendamise tagajärgede suhtes, mille tõttu on oluline ja hädavajalik viia KSH läbi kõiki asjaolusid hoolikalt arvestades.

Lennukoridori all nn lilled linnaosas elavate elanike olukord on selline, et kui praegu lendab maandumisel ja tõusul tagasihoidlikku lärmi tehes üle koda ca 75 m kõrguselt väikelennuk, siis raja pikendamise tagajärjel elamukvartali suunas võib tõenäoliselt iga poole tunni tagant<sup>5</sup> üle lennata ka Boeing 737 tüüpi lennuk, mis on mõõtmel nelja raudteevaguni suurune (28X31X11m) ja 30 tonni kaaluv<sup>6</sup> lennumasin. Kusjuures lennuameti esindaja hr *Dintšenko* väitele tuginedes<sup>7</sup> võib arvata, et lennukite lennukõrgus maandumisel tõenäoliselt väheneb praegusega võrreldes veel 20 – 30 meetrit.

Vastavat ülelendu said Marientali elanikud kogeda 2004. aastal toimunud Kuressaare lennunduspäevadel, kui Boeing Kuressaares maandus. Sellisele ülelennule vaevalt et keegi järele lehvitas. Eelnevast ongi tekkinud inimeste hirm - hirm sõna otseses mõttes. See hirm üle lendava lennuki väga suure müra, vibratsiooni ja hiiglasliku suuruse ees (lennuki vari ulatus mõlemalt poolt üle õue ka naaberkiinnistutele) haaras nii täiskasvanuid kui ka lapsi.


Juhime linnavalitsuse ja arendajate tähelepanu ka asjaolule, et planeeringu koostajate üleolevad hoiakud<sup>8</sup> elanike tervise tähtsuse suhtes ei ole just kõige kohasemad. Hiljuti vastu võetud

<sup>5</sup> Mati Tang vastus tuleviku lennuseduse kohta (protokoll lk 8): „Paarkümmend 70-ne kohalist lennukit päevas. Lennujaam on praegu avatud 12 tundi, kui tulevikus 24 tundi, siis võib see arv olla kaks korda suurem”. Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH protokoll. Oli kättesaadav: <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=uudised&id=983&PHPSESSID=a54dd09c81e8c16cd743f6a97e74cebd> 20.05.2006

<sup>6</sup> Info kättesaadav veebilehelt <http://www.airliners.net/info/stats.main?id=94>

<sup>7</sup> Dintšenko seisukoht protokoll lk 6 keskel.

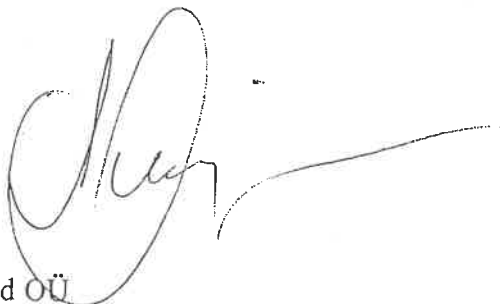
<sup>8</sup> Vt hr Dintšenko protokollitud vastust Hr Zabellevitši küsimusele – protokoll lk 7 ja Mati Tang poolt raadiointervjuus antud soovitus kolida Muštjala mändide alla



Kuressaare tervisestrateegia 2010 põhimõtete taustal<sup>9</sup> paneb linnavõimude esindajate toetav suhtumine sellistesse arendajatesse väga sügavalt valikute üle mõtlema.

Loodame, et käesolevad ettepanekud ja vastuväited leiavad kohast arvestamist.

Lugupidamisega



Ants Kuningas

Tel 5185977

A. Kuningas ja partnerid OÜ

J. Sütiste tee 21

13419 Tallinn

29 elaniku poolt 03.03.2006 volitatud esindaja

Käesolevale pöördumisele alla kirjutanud isiku esindaja on Kuressaare üldplaneeringu ja kavandatava detailplaneeringu, sealhulgas KSH eelnõu dokumentidega tutvunud, asjaga piisavalt kursis ning on eelneva tõttu andnud nõusoleku asjas osalemiseks esindajana lennukoridori all elava 29 elaniku huvides.

Elanike poolt 03.03.2006 antud volituse originaal asub Kuressaare Linnavalitsuses

<sup>9</sup> Vt tervislik linn Kuressaare ja Kuressaare tervisestrateegia 2010 <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=text&kat=88>

Kodanike lennuvälja DP-d käsitlevad pöördumised Kuressaare omavalitsuse  
organite poolt

Lisa 11.1

Lisa 11.2

Lisa 11.3

Lisa 11.4



## Kuressaare Linnavolikogu

Hr Ants Kuningas  
e-post: [ants@partnerid.ee](mailto:ants@partnerid.ee)

Pr Anne Oolup  
Sinilille 25  
Kuressaare

Vastus pöördumisele keskkonnamõjude hindamisest

30. mai 2006 nr 1-4/54

Kuressaare linnavolikogu 25. mail 2006 toimunud istungil pöörati volikogu aseesimees Enn Rettau ettepanekul tähelepanu hr Ants Kuningase ja pr Anne Oolupi kodanikualgatuse korras linnavolikogu esimehele ja liikmetele 23. 05.2006 edastatud pöördumisele,

Selgitati, et nimetatud pöördumises tuuakse välja mitmeid põhjusi, miks Kuressaare lennuvälja lennuraja pikendamise planeerimisega seoses läbiviidavaid keskkonnamõjude hindamise toiminguid ei saa hinnata seaduspärasteks.

Kirjale oodatakse volikogu liikmete personaalseid vastuseid.  
Volikogu liikmed pidasid otstarbekaks edastada ühine vastus.

Linnavolikogu liikmed leidsid põhjendatud olevat käesoleval hetkel pöördumises tõstatatud küsimustes sisulisel arutelul mitte peatuda, vaid lähtuda volikogu pädevusest tegeledes lennuraja pikendamise detailplaneeringu kehtestamise küsimusega siis kui asjakohane eelnõu linnavolikogu menetlusse esitatakse.

Lugupidamisega

Toomas Takkis  
Kuressaare Linnavolikogu esimees

Toomas Takkis.doc

Subject: Toomas Takkis.doc  
From: "Ants Kuningas" <ants@partnerid.ee>  
Date: Tue, 23 May 2006 10:39:13 +0300  
To: <toomas.takkis@kuressaare.ee>

Lugupeetud Kuressaare Linnavalikogu liige

Saadame Teile elektronkirja manuses personaalse pöördumise, millele ootame Teie seisukohta.

Lugupidamisega  
Ants Kuningas  
ants.kuningas@partnerid.ee  
GSM: 5165977  
Tel: 6268309  
Faks: 6268309

Toomas Takkis.doc Content-Type: application/msword  
Content-Encoding: base64

*Handwritten:*  
K. Kuningas  
Palun edastada asjaosalistele, kes sellele linnukohta on simeerid. Juhust.

*Handwritten:* 30.05.2006

*Handwritten:*  
K. Jupp  
Teadaandeks  
1.06.06  
K. Jupp  
Teadaandeks  
1.06.06

01 06 2006  
33-6/1025



Austatud Toomas Takkis

Pöördume Teie kui Kuressaare Linnavalikogu liikme poole palvega põhjalikult tutvuda Kuressaare lennuvälja keskkonna strateegilise hindamise (KSH) eelnõuga<sup>1</sup> ja käesolevas pöördumises väljendatud ettepanekutega ning anda personaalne seisukoht koostatud eelnõu eesmärgile vastavuse osas.

Juhime siinkohal tähelepanu asjaolule, et oleme lennuvälja poolt, kuid nõuame kõigi alternatiivide läbi kaalumist ja kõigile reeglitele vastavat keskkonnamõjude hindamist.

Lennukoridori all lilledes linnaosas elavate elanike olukord on selline, et kui praegu lendab maandumisel ja tõusul keskmist lärmi tehes üle kodu ca 75 m kõrguselt väikelennuk, siis raja pikendamise tagajärjel elamukvartali suunas võib tõenäoliselt iga poole tunni tagant<sup>2</sup> üle lennata ka Boeing 737 tüüpi lennuk, mis on mõõtmetelt nelja raudteevaguni suurune (28X31X11m) ja 30 tonni kaaluv<sup>3</sup> lennumasin. Kusjuures lennuameti esindaja hr Dintšenko väitele tuginedes<sup>4</sup> võib arvata, et lennukite lennukõrgus maandumisel tõenäoliselt väheneb praegusega võrreldes veel 20 – 30 meetrit.

Vastavat ülelendu said Marientali elanikud kogeda eelmisel aastal toimunud Kuressaare lennunduspäeval, kui Boeing Kuressaares maandus. Sellisele ülelennule vaevalt et keegi järele lehvitas. Eelnevast ongi tekkinud inimeste hirm - hirm sõna otseses mõttes. See hirm üle lendava lennuki väga suure müra, vibratsiooni ja hiiglasliku suuruse ees (lennuki vari ulatus mõlemalt poolt üle õue ka naaberkinnistutele) haaras nii täiskasvanuid kui ka lapsi. Leiame, et sageli on kohatud ka planeeringu koostajate seisukohavõttud<sup>5</sup> elanike tervise olulisuse kohta Kuressaare kui terviselinna kontekstis. Hiljuti vastu võetud Kuressaare tervisstrateegia 2010 taustal<sup>6</sup> paneb linnavõimude esindajate selline suhtumine väga sügavalt valikute üle mõtlema.

Kahjuks oleme sunnitud tõdema, et lennuvälja KSH programmi eelnõu ja selle lisad ei ole kompetentselt koostatud ning vastav avalikustatud dokument on isegi KSH programmi eelnõu aluseks võtmiseks kõlbmatu.

Oleme seisukohal, et iga hindamisprogramm peab sisaldama konkreetse juhise ja ülesande hindajatele; milleks on vähemalt: programmi õiguslik alus, eesmärgi kirjeldus, hinnatava objekti täpne piiristus ja kirjeldus, hindamiseks kohustusliku meetodika ja meetodite kirjeldus, vajalike

<sup>1</sup> Kuressaare lennuvälja keskkonnamõju hindamise teade (17.05.06) oli kättesaadav : <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=uudised&id=983&PHPSESSID=a54dd09c81e8c16cd743f6a97e74cebd> 20.05.2006

<sup>2</sup> Mati Tang vastus tuleviku lennuseduse kohta (protokoll lk 8): „Paarkümmend 70-ne kohalist lennukit püüas. Lennujaam on praegu avatud 12 tundi, kui tulevikus 24 tundi, siis võib see arv olla kaks korda suurem”. Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH protokoll. Oli kättesaadav: <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=uudised&id=983&PHPSESSID=a54dd09c81e8c16cd743f6a97e74cebd> 20.05.2006

<sup>3</sup> Info kättesaadav veebilehelt <http://www.airliners.net/info/stats.main?id=94>

<sup>4</sup> Dintšenko seisukoht protokoll lk 6 keskel.

<sup>5</sup> Vt hr Dintšenko protokollitud vastust Hr Zabellevitši küsimusele – protokoll lk 7.

<sup>6</sup> Vt tervislik linn Kuressaare ja Kuressaare tervisstrateegia 2010 <http://www.kuressaare.ee/uus/?page=text&kat=88>

vahendite loetelu, andmed vajalike isikute pädevuse kohta ja ka selle kohta, keda pädevatest isikutest on vaja kasutada ning lõpuks on vajalik piiritleda ka hinnatavate faktorite võimalikult ammendav loetelu. Põhjusel, et KSH käigus on seadusest tulenev kohustus hinnata alternatiive, tuleb kõiki olulisi faktoreid objektiivsetel alustel hinnata ja seejärel ka objektiivselt võrrelda.

Keskkonna strateegilise hindamise programmi eelnõu ei saa jätta eesmärki, meetodikat ja hindamisülesannet konkreetselt püstitamata, sest vastasel korral ei ole tegemist hindamisprogrammiga!

Toome esile alljärgnevad tähelepanekud ja nõuded, mida kavatsime esitada vastuväidetes KSH programmi eelnõule:

1. programmil puudub õiguslik alus – KSH- s ei saa vastavust kehtivale õigusele programmi siseselt hinnata, sest õiguslik alus peab olema programmi käivitamiseks juba olemas. Juhime siinkohal tähelepanu asjaolule, et lennuväli on olulise ruumilise mõjuga objekt<sup>7</sup> planeerimisseaduse tähenduses, mille planeeritava maa-ala suuruse määrab maavanem koostöös vastava kohaliku omavalitsusega ja kooskõlastab regionaalminister.

Seega esitame KSH alusele õigusliku vastuväite, sest lennuväli territooriumi suurendamiseks vajalikuks üldplaneeringuks puudub maavanema määrang ja regionaalministri kooskõlastus.

2. Programmi eelnõus on piiritletud ebaõige hindamisobjekt – eelnõus märgitud: „Keskkonnamõju strateegilise hindamise objektiks on Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006 jaanuari korraldusega nr 10 algatatud Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostamine ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine” – leiame, et hindamisobjektiks ei saa olla detailplaneeringu koostamine (sest seda tegevust ei pea hindama) ja selle keskkonnamõju strateegiline hindamine (hindamise objektiks ei saa olla hindamine ise)

KSH eemärgiks peab olema: selgitada, kirjeldada ja hinnata kavandatava tegevuse ja selle võimalike alternatiivide eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsida negatiivse mõju vältimise ja leevendamise võimalusi ja lõppeesmärgina teha ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks. Seega saab hindamise objektiks olla ainult kavandatava tegevuse tõenäoline mõju kindlalt piiritletud keskkonna parameetritele. Belnev tähendab, et esmalt peab olema piiritletud kindel ruum (lennuvälja ümbritsev territoorium), mida tõenäoliselt tegevuse kaudu mõjutatakse, välja selgitatud selle ruumi olulised näitajad (müra, elukvaliteet, majanduslik tulu/kahju jne), mis tõenäoliselt muutuvad ning hindajale ette antud meetodika ja mõõdikud, millega saab iga vastavat asjaolu hinnata ja mida peab hindamisel kasutama.

Belneva tõttu esitame vastuväite KSH programmi eelnõu ebakohasusele ka sisulises osas, sest ei ole järgitud hindamisprogrammi elementaarloogilisi koostamispõhimõtteid.

3. Kahtluseid tekitab valitud eksperdi kompetentsus ja objektiivsus – kuigi ekspert on avalikustanud välja antud litsentsi numbri (KMH0071), jääb arusaamatuks, kuidas saab ekspert eksida nii olulistel detailidel KSH programmi eelnõu koostamisel. Samuti on ekspert Maret Järv emotsionaalsed hinnangud, mis on DP arutelul protokollitud ja avalikustatud Kuressaare Linnavalitsuse poolt<sup>8</sup>, tekitanud olulise kahtluse selle isiku

<sup>7</sup> vt Planeerimisseadus § 8 lg 6 (RT I 2002, 99, 579; 2006. 14. 111) ja Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekiri Vabariigi Valitsuse 15. juuli 2003. a määrus nr 198 p 8

<sup>8</sup> Vt Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse DP ja KMSH protokoll. Oli kättesaadav:

<http://www.kuressaare.ee/uus/?page=uudised&id=983&PHPSESSID=a54dd09c81e8c16cd743f6a97e74ceb5d>  
20.05.2006.

võimes olla hindamisel objektiivne. Maret Järv on väljendanud selgelt toetust arendaja ühele visioonile, kuulutades juba enne hindamisele asumist alternatiividele kädu.<sup>9</sup>  
Seega esitame vastuväite KSH programmi eksperdi suhtes ja nõuame eksperdi väljavahetamist.

Lisaks teavitame Teid, et esitame Kuressaare Linnavalitsusele järgmised taotlused:

1. KSH programmi eelnõu tagasi lükata kui kõlbmatu ja moodustada uus eelnõu koostamiseks pädev komisjon;
2. lähtuda uue KSH programmi eelnõu koostamisel Kuressaare tervisestrateegiast aastani 2010;
3. kaaluda eksperdi väljavahetamist
4. ette näha uue KSH programmi hindamise käigus Boeing tüüpi lennuki maandumine madalaimal lubatud kõrgusel ja füüsiliselt hinnata (vahetult tajuda maavanema, linnavolikogu ja linnavalitsuse liikmete poolt) vastava ülelennu mõju.

Palume, et toetate oma personaalse seisukohavõtuga KSH suhtes meie kodanikualgatust, mis on suunatud Kuressaare lennuvälja rekonstrueerimisele kogu Kuressaarele parimas võimalikus variandis.

Lugupidamisega

Ants Kuningas ja Anne Oolup

Käesolevale pöördumisele alla kirjutanud on Kuressaare üldplaneeringu ja kavandatava detailplaneeringu, sealhulgas KSH eelnõu dokumentidega tutyunud, asjaga piisavalt kursis ning on eelneva tõttu andnud nõusoleku asjas osalemiseks esindajatena lennuraja all elava 29 elaniku huvides.

Elanike poolt 03.03.2006 antud volituse originaal asub Kuressaare Linnavalitsuses

<sup>9</sup> vt Maret Järv protokollitud sõnavõttud.



## Kuressaare Linnavalitsus

### A.Kuningas ja partnerid OÜ

J.Sütiste tee 21

13419 Tallinn

29.märts 2006.a. nr.3.1-3/127

Ärakiirjad: 1) SWECO Eesti AS

Toompuiestee 17A 10137

10137 Tallinn

2) Kuressaare Linnavolikogu

Tallinna tn. 10

93815 Kuressaare

### Vastus taotlusele

Kuressaare lennujaama detailplaneeringu ja keskkonnamõju hindamise kohta

Kuressaare Linnavalitsuse 10. jaanuari 2006.a. korraldusega nr.10 algatati AS Tallinna Lennujaama taotlusel Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneering koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega asjast huvitatud isiku AS Tallinna Lennujaam finantseerimisel ning kinnitati detailplaneeringu lähteseisukohad. Lähteseisukohtade järgi on detailplaneeringu eesmärgiks: kaalutleda Kuressaare lennuvälja lennuraja pikendamist, hinnata sellega seonduvat keskkonnamõju ja täpsustada lennuvälja kinnistu piire.

Vastuseks teie „Taotluse“ nõuetele teatame järgmist:

1. Vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse §-le 13 on käesoleval ajal koostamisel eksperdi SWECO Eesti AS-i (asukoht Toompuiestee 17A 10137 Tallinn tel.660 5432), poolt koos arendajaga AS-ga Tallinna Lennujaama keskkonnamõju hindamise programm. Kuressaare Linnavalitsus peab põhjendatuks esitada Teie „Taotluses“ toodud seisukohad AS-le SWECO Eesti nende arvestamiseks keskkonnamõjude hindamise programmi koostamisel.
2. Linnavalitsus toetab teie taotlust, et keskkonnamõjude hindamise programmi lülitataks vajadusel vajalike mõõdistuste läbiviimine olemasoleva müra, vibratsiooni, õhu-, vee- ja pinnasaaste väljaselgitamiseks.
3. Kuressaare Linnavalitsus on teavitanud Teie taotlusest Kuressaare Linnavolikogu ja AS Tallinna Lennujaama.
4. Käesoleva vastusega saadame Teile Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006.a. korralduse nr. 10 käsitletava detailplaneeringu algatamise kohta ühes planeeringu lähteseisukohtadega.
5. Täiendavalt soovime selgitada, et Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse §-le 16 ja 17 kohaselt toimub peale keskkonnamõju hindamise programmi koostamist selle avalikustamine ja avalik arutelu, mille käigus on igal inimesel õigus tutvuda programmi ning muude asjakohaste materjalidega ning esitada programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi ning saada neile vastuseid. Esitatud vastuväidete, ettepanekute, täienduste või parandustega mitteametlikult tuleb seadusekohaselt esitada põhjendatud vastused. Kavandatava tegevuse ala ja selle naaberkinnisasjade omanikele teatatakse nimetatud avalikustamise menetlusest kirjalikult.

Lisa: Kuressaare Linnavalitsuse 10.01.2006.a. korraldus nr. 10 ja selle lisa lähteseisukohad.

Linnapea  
Urve Tiidus

Vilma Kippak  
Tel. 45 33 593

Tallinna 10  
93813 KURESSAARE  
Reg. 75023266

Tel: 453 3680  
Faks: 453 3590  
e-post: linn@kuressaare.ee  
www.kuressaare.ee

Arvelduskonto:  
10602007390004  
ÜHISPANK

Kuressaare Linnavalitsus  
Tallinna 10,  
93813 KURESSAARE

*H. H. Lepp*  
*Paleu*  
*arvestada*  
*6.03.06 jls*

reede, 3. märts 2006. a.

## TAOTLUS

lennuraja pikendamist sisaldava Kuressaare lennujaama detailplaneeringu ja keskkonnamõjude hindamise kohta

I. Tulenevalt asjaolust, et Kuressaare Linnavalitsus menetleb Kuressaare lennuvälja detailplaneeringut, mis sisaldab lennuradade pikendamist ja on suunatud tingimuste loomiseks suurema reisijatearvuga lennukite vastuvõtmisele, juhivad allakirjutatud tähelepanu järgnevale:

### 1. Lennuvälja laiendamine elamukvartalite suunas, mitte vastupidi

Kehtiva linnaplaneeringu kohaselt ei olnud ette nähtud lennuvälja ehitiste laiendamist elamukvartalite suunas, mistõttu rajasid elanikud vastavalt Kuressaare linna poolt eraldatud maadele Marienthali elamurajooni väikeelamud õiguspärasel ootusel, et keskkonnatingimused jäävad väikeelamupiirkonnale soodsaks. Nimetatud soodsad keskkonnatingimused antud piirkonna elanike tähenduses seisnevad ootusel, et õhu, vee ja pinnase saastatus, müra, vibratsioon ning kolmandate isikute õigused, seada kinnisasjade kasutamisele kaasnevatele tegevustele piiranguid, ei hakka nimetatud piirkonnas suurenema. Põhjusel, et lennuradade pikendamine ja elanikkonna tervisele ning kinnisvara väärtusele ja keskkonnale tekkiv kahjulik mõju on otseselt põhjuslikus seoses, on lennuvälja omanik, kui kahju tekitaja, võlaõigusseaduse (VÕS) § 2 lg 2 põhimõttest tulenevalt ning VÕS § 127 lg 4 ning VÕS § 133 lg 1 alusel kohustatud hüvitama kogu tekkiva kahju.

Seega tuleb kaaluda lennuradade renoveerimise võimalikke alternatiive eelkõige piirkonna elanike otsestest elulistest huvides lähtuvalt.

### 2. Suuremate lennumasinade vastuvõtmise eesmärgil renoveeritav rada toob kaasa otseste elamistingimuste halvenemise

Elamistingimuste tõenäoline halvenemine seisneb olulises müra, vibratsiooni, õhusaaste, pinnasesaaste (lennukikütuse ja heitgaaside tõttu) ja tõenäoliselt ka pinnavete kaudu põhjavete saaste suurenemises.

Nimetatud elamistingimuste halvenemine on otsene kahju võlaõigusseaduse (VÕS) § 128 lg 3 tähenduses, mille osas on elanikel õigus nõuda kahju tekitajalt kohast ja VÕS 136 lg 3 viisil perioodiliste maksetena makstavat hüvitust.

### 3. Lennuraja pikendamine elamukvartali otsesesse lähedusse vähendab kinnisomandi turuhinda

Kõik otsest elutegevust häirivad faktorid vähendavad kinnisomandi turuhinda. Ainuüksi asjaolu, et kavandatakse uut detailplaneeringut lennuradade pikendamisega seoses, vähendab Marienthali kvartali kinnisvara väärtust, mistõttu ei ole võimalik praegustel elanikel ilma materiaalselt kahju kandmata ka elukoha vahetamise eesmärgil kinnisvara müüa.

Leiame, et keskkonnamõjude hindamisel tuleb seetõttu välja selgitada ka kinnisasjade väärtuse vähenemine kui kahju VÕS § 128 lg 4 tähenduses (müügi korral saamata jääv tulu) ning kehtestada nimetatud kahju kohase hüvitamise tingimused.

II. Lähtudes eelnevast ja pidades eelkõige silmas, et lennuvälja detailplaneeringuga seoses on vajalik läbi viia põhjalik ja kõiki asjaolusid arvestav keskkonnamõtjude hindamine, palume et detailplaneeringust huvitatud isik annaks avalikult teavet alljärgnevate asjaolude kohta:

1. Kavandatav maksimaalne (edaspidi maksimaalväärtused):
  - a. Lennusagedus kuude lõikes, sh võrdlus perioodiga enne detailplaneeringu algatamise taotlust;
  - b. lennusagedus ööpäevas, sh eraldi öine ja päevane sagedus koos võrdlusandmetega käesoleva aja suhtes;
  - c. müra, vibratsiooni jm keskkonnasaaste koormuse kasv; järsk vibratsiooni - müra tausta muutus ja nende mõju inimeste tervisele.
  - d. saaste mõju inimeste tervisele
  - e. muu oluline faktor. ( lennukatastroofi võimalikkus )
2. Lennundustegevuse laienemise tagajärjel naabruskinnistutele kaasnevad kasutus- jm piirangud;
3. Missuguse maksimaalsuurusega lennumasinade vastuvõtmiseks rada kavandatakse;
4. Mida pakub detailplaneeringust huvitatud isik naaberkinnisasjade elanikele kahjulike mõjude hüvituseks kavandatud maksimaalse lennusageduse talumiseks ja missuguseid sanktsioone on nõus taluma, kui ületatakse planeeritud maksimaalväärtused.

III. Allakirjutanud teavitavad, et kavandavad korraldada märtsis-aprillis avaliku koosoleku lennuvälja detailplaneeringu algatamise ja keskkonnamõtjude hindamisega seonduva aruteluks, eesmärgiga saada detailplaneeringust huvitatud isikutelt ja linnavalitsuselt objektiivset teavet kavandatava kohta.

**Tulenevalt ülaltoodust taotleme:**

1. võtta keskkonnamõtjude hindamisel arvesse käesolevas taotluses esitatud seisukohad;
2. viia lennuvälja mõjupiirkonnas läbi mõõtmised olemasoleva müra, vibratsiooni, õhu-, vee- ja pinnasaaste väljaselgitamiseks, et tagada vajadusel objektiivsed võrdlusandmed;
3. teavitada käesolevast taotlusest detailplaneeringust huvitatud isikuid ja Kuressaare linnavolikogu.
4. teavitada allakirjutanuid kirjalikult keskkonnamõtjude hindamise lähteülesandest ja selle käigus hinnatavatest parameetritest

Kirjalik vastus käesolevale taotlusele palume saata meie poolt volitatud äriühingule:  
A. Kuningas ja partnerid OÜ, aadressil J. Sütiste tee 21, 13419 Tallinn

**Lugupidamisega**

Jrk nr	Ees- ja perekonnanimi (trükitähedega)	isikukood	aadress	allkiri
1.	Anne DOLUP	4441003016	Sinilille 25	<i>[Handwritten signature]</i>
2.	TAIMO OOLUP	34304230011	Sinilille 25	<i>[Handwritten signature]</i>
3.	PAUL LEE MET	36204020033	Sinilille 11	<i>[Handwritten signature]</i>
4.	ÜLLE LEE MET	46307290025	Sinilille 11	<i>[Handwritten signature]</i>



JRK nr	Ees- ja perekonnanimi (trükitahedega)	isikukood	aadress	allkirj
5	TOMAS MATT	35902140018	Sinilille 13	
6	TIINA MATT	45711220015	Sinilille 13	
7	HEIMAR TURIK	3804090035	Kullerkupu 2	
8	HELLE RAND	4610310014	Ülase 2	
9	JÜRI RAND	85810010025	Ülase 2	
10	TAAVI RAND	38410100030	Ülase 2	
11	Inna Nosenko	46111230017	Kullerkupu 1	
12	Ene Piipuu	4610200014	Kullerkupu 6	
13	Ahne Pruul	45710220010	Kullerkupu 8	
14	Vaberi Pruul	35505240016	Kullerkupu 8.	
15	Tõnis Jõgi	36110060031	Kannikese 1	
16	Aar Jõgi	38611200025	Kannikese 1	
17	Taru Jõgi	46501220029	Kannikese 1	
18	Marika Väikes	46306120011	Kannikese 3	
19	Aika Väikes	56312040095	Kannikese 3	
20	Jüri Kriis	34611226717	Kannikese 2	
21	MARE KRIIS	44610222718	Kannikese 2	
22	ANU LOMP	46710200031	Kullerkupu 20	
23	VIKYAR KESKÜLA	34805220031	Pübelihe 4	
24	AIME KESKÜLA	45010180036	Pübelihe 4	
25	ANTS KUNINGAS	36106242713	Karikakm, poik 4	
26	Ingrid Sünd	46509030020	Karikakm, poik 4	
27	daive Kuningas - Bortnikov	46104280248	Kelluka 1	
28	Sergei Bortnikov	36303180021	Kelluka 1	
29	Leonid Bortnikov	38605080030	Kelluka 1	



A. Kuningas ja Partnerid OÜ  
J. Sütiste tee 21  
13419 TALLINN

Teie: 02.06.2006;  
Meie: 21.06.2006 nr K-1/173

Ärakiri:

1) Kuressaare Linnavalitsus  
Tallinna mnt 10  
93813 KURESSAARE

### Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm

Austatud härra Kuningas

Strateegilise planeerimisdokumendi - Kuressaare lennujaama lennuraja pikenduse detailplaneeringu koostaja on SWECO Eesti AS ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevat keskkonnamõju hindamist juhib SWECO Eesti AS juhtiv konsultant, keskkonnaekspert Maret Järv. Järelevalvet detailplaneeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilise hindamise üle teostab Keskkonnaministeerium.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (*edaspidi KeHJS*) paragrahv 37 lõikest 4 kohaselt on igalühel õigus keskkonnamõju strateegilise hindamise (*edaspidi KSH*) programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu ajal tutvuda programmi ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevat keskkonnamõju käsitlevate muude dokumentidega, esitada programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi ning saada neile vastuseid. Sama paragrahvi lõike 5 kohaselt teeb strateegilise planeerimisdokumendi koostaja koostöös eksperdiga avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu ajal esitatud ettepanekute ja vastuväidete alusel keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis vajalikud parandused ja täiendused. Ettepanekute ja vastuväidete arvessevõtmist kirjeldatakse ning arvestamata jätmist põhjendatakse täiendatud programmis või selle lisas. Kirjalikele küsimustele vastatakse liht- või tähtkirjaga.

Programmi avalik väljapanek toimus ajavahemikul 18.05.2006-05.06.2006. Selles ajavahemikus esitati seadusega sätestatud korras programmi kohta vaid üks kirjalik dokument s.o. Teie 2. juunil 2006 koostatud kiri. Samas on jõudnud Sweco Eesti AS kätte ka Teie 23. mai 2006 elektronkirjaga pöördumine Kuressaare Linnavalikogu liikmete poole ning 3. märtsil 2006 koostatud 29 linnakodaniku allkirjaga pöördumine Kuressaare Linnavalitsuse poole, mille Kuressaare Linnavalitsus 29. märtsil 2006.a. oma kirjaga nr 3.1-3/127 edestas planeeringu koostajale kui seisukohad, mida võiks KSH programmi koostaja arvestada.



Käesoleval hetkel tegeleb KSH töögrupp programmi kohta esitatud ettepanekute ja vastuväidete analüüsimisega, mille käigus analüüsimise lisaks avalikul arutelul tehtud ettepanekutele kõiki eelnimetatud kirjades esitatud ettepanekuid.

3. märts 2006.a. 29 linnakodaniku pöördumises Kuressaare Linnavalitsuse poole, 23. mail 2006 Kuressaare Linnavolikogu liikmetele saadetud elektronkirja manuses ja 2. juuni 2006.a. kirjas „Ettepanekud ja taotlused Kuressaare lennuvälja KSH programmi eelnõu suhtes” küsimusi ei olnud.

Kui KSH töögrupil on programmi täiendused valminud esitab KeHJS § 39 lõike 1 kohaselt SWECO Eesti AS täiendatud programmi koos selle kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimustega, nende arvestamise selgituste, arvestamata jätmise põhjenduste ning programmi avaliku arutelu protokolliga KSH järelevalvajale heakskiitmiseks. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt teeb Keskkonnaministeerium otsuse KSH programmi heakskiitmise või heakskiitmata jätmise kohta ja teavitab sellest liht- või tähtkirjaga planeerimisdokumendi koostajat 14 päeva jooksul, arvates käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud dokumentide saamisest.

Kõik KSH käsitlevad materjalid avalikustatakse operatiivselt Kuressaare kodulehe aadressil:

<http://www.kuressaare.ee/uus/?page=text&kat=376&PHPSESSID=5a4bdfdcdecc591d8a8346d32ced0a84>

Austusega



Maret Järv  
Juhtiv konsultant

Tel 666 0037

SWECO Eesti AS  
Toompuiestee 17 A  
10137 TALLINN

Tel 666 0011  
Faks 666 0049  
sweco@sweco.ee

Registrikood 10048545  
KMKR EE 100 101 977

a/a nr. 221001129426  
Hansapank  
kood 420101767

SWECO grupi liige  
[www.sweco.se](http://www.sweco.se)  
[www.sweco.ee](http://www.sweco.ee)