

Eelnõu avalikul väljapanekul laekunud arvamused

Seisukoht	Vastus
Eraisik M.L., 23.09.2025	
<p>Ei ole küll tavapärane, et keegi detailplaneeringu avalikustamise käigus midagi head või toetavat välja toob (pigem esitatakse vastuargumente), kuid tahaksin hea lahenduse eest kiita! Kaptenite küla väärrib head ja läbimõeldud ning kvaliteetset lahendust. Väga palju kaikohti küll ei teki, kuid kohalike ja külastajate perspektiivi arvestades peaks tänase ja tulevikuvajaduse ära katma - seda enam, et madala süvisega kaatrid saavad lähedal Võsu sadamas peatuda.</p> <p>Võib-olla tasuks sadamaplaanil hästi läbi mõelda noorpurjetajate svertpaatide veeskamise. Toilas kasutame selleks ka sõiduautodele ja treileritele mõeldud slippi kuid kõige parem lahendus see ei ole. Oluline on läbi mõelda, et noor saaks iseseisvalt veeskamisega hakkama.</p>	Ettepanek võetakse arvesse.
Muinsuskaitseamet (Mirjam Abel), 26.09.2025 nr 5-10/2061-1	
<p>Detailplaneeringuga ning KSH aruandes käsitletud piirkonnas asuvad riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ehitismälestis Käsmu tuletorn (reg-nr 16067) ja selle kaitsevöönd; - ehitismälestis Käsmu piirivalvekordoni hoone (16068) ja selle kaitsevöönd. <p>Vastavalt muinsuskaitseadusele arvestatakse detailplaneeringu koostamisel detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimustega, kui planeeritaval maa-alal asub muinsuskaitseala, kinnismälestis või nende kaitsevöönd. Muinsuskaitseamet on kooskõlastanud Käsmu sadama detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused 07.03.2023 (kooskõlastus nr 45653).</p> <p>Täpsustada Käsmu sadama detailplaneeringu KSH seletuskirjas lk 32 pt 5.2 lauset: <i>0-alternatiivi korral jätkuks senine olukord, milles sisaldub kaootilisus rajatiste/ehitiste nõuetele vastavuses.</i></p>	Selgitame, et KSH aruandes kajastus DP algatamise aegne olukord, mis tänaseks on muutunud. Täpsustame KSH aruandes hinnangut olemasolevale olukorrale: 0-alternatiivi korral jätkuks senine olukord, sh sadamateenuse pakkumine olemasolevas mahus.
Seltsing Käsmu Lahe Kalur, 28.09.2025	
<p>1. Käsmu lahte tuleb käsitleda tervikuna, ning sadama kohtade hindamisel tuleb kaaluda ka ajaloolist sadamakohta Kalaojal. Sadama rajamise võimetust põhjendada sügavuse puudumisega on otsitud põhjus, täna on kasutada piisavalt insener tehnilisi võimalusi selle ületamiseks. Kalaojal on piisavalt ruumi infrastruktuuri väljaarendamiseks ja puudub vajadus utoopiliste transpordiskeemide väljamõtlemiseks.</p>	<p>Käesoleva DP ja KSH-ga toimub siiski ainult Käsmu sadama-ala planeerimine ja see ei hõlma/käsitle kõigi võimalike uute sadamakohtade kavandamist Käsmu lahes või mujal Lahemaa rahvuspargi alal. Samas ei piira Käsmu sadama DP ja KSH koostamine ning selle alusel sadama rajamine võimalusi arendada tulevikus väikesadamaid Lahemaa rahvuspargi teistes piirkondades. See ei ole käesoleva detailplaneeringu ülesanne.</p>

2.	Plaanitavas suuruses sadam hävitab püügikalade (räim, lest, siig jne) kudemis ja toitumisala kaitsealal jäädavalt. Töönduskalade kudemis, toitumis ja noorkalade kasvuala ulatub Võrkneeme Siiakivist kuni Saartneemeni. Kõige intensiivsem kudemis ja noorkalade kasvuala jääb Käsmu tuletorni veealale.	Kalastiku kaitseks on KSH-s välja toodud ajalised piirangud sadama ehitustööde teostamiseks (heljumi sisalduse suurenemise tõttu tuleb vältida merepõhja pinnasetöid ning tahkete ainete uputamist kalade kudemisperioodil 15.04 - 30.06).
3.	Praegune Käsmu Sadam on juba kahjustanud terviklikku kalade kudemis, toitumis ja noorjärkude kasvuala. Käsmulahe ökoloogiline taluvuspiir on ületatud, mida näitab kalapüügi andmete statistika. Lahendus saab olla koormuse vähendamine Käsmu lahes.	Loomulikult ei saa eitada, et igasugune ehitustegevus meres võib omada ja sageli omabki negatiivset mõju kalastikule. Siiski on nt Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi rakenduskava 2014-2020 meetme 8.3 „Merekeskkonna alaste teadmiste parendamise toetus“ raames 2018-2020 läbi viidud ja TÜ Eesti Mereinstituudi poolt koostatud uuringu „Piirkondlike kalapüügipiirangute ning kalade piirmõõtude kaasajastamine“ aruandes välja toodud, et väga oluliseks surveteguriks kalade asurkondadele on püügikoormus. Käsmu sadama ehitusaegset olulist negatiivset mõju saab leevendada tööaja piirangutega, mille kohaselt tuleb vältida ehitustegevust kalade kudemisperioodil.
4.	Esitatud planeering ei näe ette kalavarudele kaitsealal tekitatud pöördumatu kahju heastamise meetodikat. Kalade koelmuala toitumis ja noorjärkude kasvuala hävitamisega kaitsealal tekitatud kahju ei ole ühekordne ja on ajas pidev, kuna puudub koelmu ja toitumisala taastumise võimalus.	Märgime, et keskkonnakahju hüvitamismeetmeks ei ole planeering sobiv tööriist. Planeeringu elluviimisega ei tohi kaasneda pöördumatu keskkonnakahju. KSH-s välja toodud leevendusmeetmete rakendamisel ei ole ette näha olulise negatiivse keskkonnamõju ilmnemist.
5.	Meie kohalike töönduskalade elupaikade hävitamisega kaitsealal ja uue elupaiga kivimuuli loomisega luuakse soodne elupaik invasiivsele võõrliigile (ümarmudilale), kes on meie kohalike kalade toidukonkurent ja marja ning noorkalade hävitaja.	Märgime, et DP alal paikneb juba kivimuul, kavandatav tegevus ei muuda oluliselt Käsmu lahe elupaikade struktuuri.
6.	Esitatud planeering ei näe ette kalade kudemis, toitumis ja noorkalade kasvualal hävitamisega kaitsealal tekitatud kahju korvamist rannakaluritele. Juba tekitatud ja uue sadama rajamisega tekitatav kahju on ajas pidev kuna puudub võimalus endise olukorra taastamiseks.	Rannakaluritele seni mistahes varasemate tegevustega tekitatud võimaliku kahju korvamine ei ole detailplaneeringu koostamise eesmärk. Planeeringu elluviimisega ei tohi kaasneda pöördumatu keskkonnakahju. KSH-s väljatoodud leevendusmeetmete rakendamisel ei ole ette näha olulise negatiivse keskkonnamõju ilmnemist.
7.	Eesti Vabariigis kehtib nõue, et kahju tekitaja korvab tekitatud kahjud.	Teadmiseks võetud.
Eraisik R.R., 29.09.2025		
Leidsin Käsmu sadama detailplaneeringu dokumente uurides keskkonnamõju strateegilise hindamise eelnõust lk. 45 järgnevad lõigud:		KSH aruannet ja detailplaneeringu materjale korrigeeritakse ja täiendatakse. Enamus sadamas hoitavaid väikelaevu on pärit Käsmu külast ja nende veeskamine / väljatõstmine toimub ajal, mil

<p><i>Oluline on piisav parkimise võimalus. Olemasolevalt pargitakse sõidukeid sinna, kus võimalik, kuna tähistatud parkimiskohti ei ole. Lähim võimalus sõiduki parkimiseks on Merekooli tänava ääres asuva Käsmu kauplus/puhkemaja ees asuval laiimal alal, kus on 7–8 kohta parkimiseks. Merekooli tänava muuseumipoolisel küljel on ruumi samuti 6–7 sõidukile parkimiseks piki tänavat.</i></p> <p><i>Kavandatava tegevusega nähakse sadamaalal ette lühiajalise parkimise võimalus – paatide veeskamise ajaks ette nähtud autode ja paadikärude parkla, kus on 9 kohta. Pikemajaliseks parkimiseks leitakse võimalus sadama kasutajate parkimiskohad luua sadamast eemale. Selle tarbeks on korraldatud lepingulised parkimiskohad aadressil Neeme tee 5, mis asub sadamast u 800 m kaugusel.</i></p> <p>Neeme tee 5 asuvad kaks elamut ja selle tühi osa on mulle teadaolevalt samuti planeeritud elamute alla ja kasutusotstarbeld elumumaa. Samuti ei ole see kinnistu kõnealuse detailplaneeringu alal. Meie kinnistu Neeme tee 7 asub Neeme tee 5 kõrval ning meiega pole võetud ühendust meie naabrusse suure parkla loomise teemadel. Seoses sellega tuleb pidada seda lauset tekstis eksitavaks, millest ühtlasi jäeldub et parkimise küsimus on eelnõus praegusel hetkel lahendamata.</p> <p>Kuuleksin hea meelega, milline on selles küsimuses valla nägemus.</p>	<p>liikluskoormus külas on väike ning treilerid ja transpordivahendeid pargitakse või hoiustatakse omanike kinnistutel. Sadamat külastavad väikelaevad tulevad ja lähevad meritsi, ega vaja maismaatransporti. Nende paaditreilerite ja transpordivahendite parkimist, mis tulevad mujalt ja ei oma parkimiskohta, piiratakse ning lahendatakse koostöös Võsu sadamaga. Lepitakse kokku parkimisvõimalused Võsu sadama parkimisalal, kus on selleks piisavalt ruumi.</p>
Eraisik H.L., 29.09.2025	
<p>1. Avaliku võimu asutuse ülesande täitmine Haljala valla omavalitsuse poolt. /...kirjeldus varasemast detailplaneeringust ja kohtu otsusest, leitav tervikkirjas.../ Tahan teada, kas Vihula vallal on tehtud eelnevast läbikukkumisest jäeldused ,mis lubavad uskuda, et praegune planeeringu korraldamine ja "tasakaalustatud" otsuste tegemine on Haljala vallale ikka jõukohane.</p> <p>Selleks palun lisada käimasoleva planeeringu dokumentide hulka dokumendid, mis näitavad, et vallavalitsus ja volikogu on arutanud oma koosolekutel eeltoodud probleemi põhjuseid ja tuvastanud neid tekitanud süüdlased.</p> <p>Ilma selleta puudub kindlus, kas vald ikka suudab seaduste kohaselt korraldada käimasolevat planeeringut. Planeeringu korraldajatest on ju suur osa, kes esimesel korral sellega toime ei tulnud.</p>	<p>Omavalitsus on põhjalikult kaalunud varasemas menetluses toimunut ja kohtuotsuses väljatoodud asjaolusid ning tegeleb detailplaneeringu menetlemisega asjakohaselt.</p>
<p>2. Ettepanek täiendavaks uuringuks keskkonnamõjude hindamiseks plaanitava Majaka sadama ja Võrneeme vahelisel rannikualal.</p> <p>Käsmu piirkonna keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) on plaanitava Majaka sadama mõjude osas lubamatult pealiskaudne. Kuigi KSH mainib, et sadama mõju ulatub Võrkneeme ujumismuulini, ei anta mingit selget vastust, milline on tegelik keskkonnamõju.</p> <p>See on vastuvõetamatu, arvestades, et see ala on minu ja teiste Käsmu elanike elukeskkond. Praegu elame kauni lahesopi ääres, mida külastavad tuhanded inimesed, et</p>	<p>Täname ettepaneku eest. KSH aruanne tugines rannaprotsesside hindamisel just Tallinna Ülikooli teadlaste Hannes Tõnissoni ja Are Kondi uuringul "Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsmu asula piirkonnas (Käsmu lahe läänerannikul)". Uuringus käsitleti muuhulgas ka Võrkneeme sadamakohta. Uuringus toodi välja, et rannaprotsesside seisukohalt on tegemist uuringus käsitletud kohtadest kõige intensiivsemalt muutuvama piirkonnaga, kuhu</p>

<p>imetleda selle looduslikku võlu. Aga sadama ehitamine võib muuta selle soostunud, haisevaks ja pilliroost ummistunud alaks. Tallinna Ülikooli uuring „Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsma asula piirkonnas“ ega KSH aruande tekst ei paku ammendavaid vastuseid sellele, millist kahju sadam tegelikult sellel rannajoonele põhjustab.</p> <p>Võrkneeme betoonmuul on juba 50 aastat näidanud, millised tagajärjed võivad sellistel rajatistel olla. See on mõjutanud 300 meetri ulatuses lõunas asuvat rannikut järgmiselt: /...kirjeldus betoonmuuli mõjust, leitav tervikkirjast.../</p> <p>See Haljala vallale kuuluv ala on jäetud hooletusse. MTÜ Käsma Külaselts, kellele vald on hoolduse lepinguga usaldanud, ei täida oma kohustusi, mistõttu peame kahe kohaliku perega suviti 10–15 korda seda kivist ja raskesti ligipääsetavat ala niitma ja koristama. KSH soovitus korraldada sadama negatiivsete mõjude leevendamiseks „pidevat hooldust ja koristust“ on naeruväärselt ebareaalne meede, arvestades ala keerulist kivist rannaala, mis praktiliselt veepiirini piirneb käsmukate kinnistutega.</p> <p>Kuna Võrkneeme muulile ja plaanitavale sadamale mõjuvad samad tormituuled ja rannikuprotsessid, on ilmne, et sadam põhjustab sarnaseid mõjusid.</p> <p>Seetõttu teen ettepaneku, et Tallinna Ülikooli teadlased Hannes Tõnisson ja Are Kont viiksid läbi lisauuringu, mis analüüsib Võrkneeme muuli senist mõju rannale ja kannab need üle plaanitava sadama keskkonnamõjude hindamiseks alale sadamast kuni Võrkneeme muulini.</p> <p>See ettepanek tuleneb otsesest ohust minu ja teiste Käsma elanike elukeskkonnale. Lisaks riivab see avalikku huvi, kuna sadam võib rikkuda tuhandetele külastajatele avaneva kauni vaate Käsma lahesuule ja looduslikule rannajoonele. Nõuan, et võtaksite seda probleemi tõsiselt ja tagaksite Käsma loodusliku ilu säilimise, mitte ei laseks seda kolme arendaja kapriisi tõttu hävida.</p> <p>Tuginen eelnevas KSH eesmärgil- tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse.</p>	<p>sadama rajamine oleks kõige keerukam. Olemasoleva muuli kohta anti uuringus järgmine hinnang: Olemasolev sadama-/ujumissild on piisavalt väike ja pole seni rannaprotsessidele olulist mõju avaldanud.</p> <p>Uuringu tulemusi käsitleb KSH ptk 5.7.1.</p>
---	---

<p>3. Puudub põhjendatud ja sisuline põhjus KÄSMU SADAMA DP algatamiseks.</p> <p>Käsmu sadama planeeringu algatamise algdokumentides, KSH ja DP seletuskirjades põhjendatakse selle planeeringu algatamist Käsmu külas sadamateenuse pakkumise vajadusega. Kuna planeerimisseaduse järgi on väljapakutud planeeringu eesmärk osa planeeringu menetluse protsessist, siis ka planeeringu vajadus peab vastama põhjendamise ja kaalutlemise nõudele. Arvan, et see on jäänud DP korraldajal tegemata.</p> <p>Vald, kui DP korraldaja peaks kõigepealt selgitama planeeringust tulenevad plussid ja miinused, mis mõjutavad Käsmu küla ja tema elanikke. Nende andmete tulemusel peaks sündima põhjendatud ja kaalutletud otsus sellise suure sadama tegeliku vajaduse kohta.</p> <p>Käesoleval hetkel ei vasta DP algatamise otsus, DP ning KSH seletuskirjad planeerimisseaduse nõuetele.</p> <p>Minu, kui Käsmu elaniku seisukohad selle suure sadama arendamise vajalikest oleksid järgmised:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kas Käsmu on suveperioodil vaja rohkem rahvast. Arvan, et ei. Käsmu on suvel rahvast üleküllastanud. Talvisele külastajate mõnale sadam kaasa aidata ei saa. 2. Kas Käsmule on vaja suurt sadamat- arvan, et ei. Külale on olemasolev sadama suurus optimaalne. Selle sadama opimiseerimine ja mõõdukas laiendamine võimaldab käsmukatel ja siinsetel suvitajatel optimaalselt hoida oma paate. Arvan, et meie küla keskel asuva, kauni rannajoone hävimise riski alla seadmine ei vääri seda, et vald koos arendajatega soovib luua meie koju paatide parklat. Alternatiiviks on Võsu sadama edasine arendamine, mille kohta on plaand olemas. 3. Viitamine kohalike kalurite vajadusele - näitab ainult kohaliku olukorra mittetundmist. Paar kohalikku pensionärist kalurit hoiavad paate oma elamute lähedal mererannal ja ei kasuta sadama teenuseid. Eelmisel aastal likvideeriti Käsmu kalurite MTÜ. Käsmu kalurid olid MTÜ Käsmu Majaka Sadam liikmed, kuni said aru, et neid kasutatakse ära Käsmu suurte sadama planeeringu läbilükkamiseks. 4. Kas meil on vaja Käsmu lisa toitlustuskohta sadamas. Ei ole vaja. Käsmus asuv restoran on enamasti ajast alakooritud ja oleks vaja arendada Käsmu elanike kodust toitlustust. Ka Käsmu kaupluse hoones on ruumi toitlustuseks. 5. Kas Käsmu planeeritav sadam ohustab Käsmu looduse ainulaadsust ja ajaloolist külakeskust. Arvan, et ohustab. Isegi KSH arundest tuleneb, kuigi väga raskelt, et plaanitavad sadama veesiehitised ohustavad sadamast lõunas olevat lahesoppi kuni Vörkneemeni st. betoonist ujumismuulini. See tähendab, et 10-20 aasta pärast on see Käsmu populaarne ujumiskoht muutunud ujumiskõlbmatuks. Miks ma väidan seda? Elan Käsmus eelmainitud ujumismuuli lõunapoolsel rannikualal. See rannikuala on muutunud tänu praegusele ujumismuuli kahjulikule mõjule liivasest rannast ligi 300meetri ulatuses kõrkjaid kasvatavaks soo mülkaks ja kasvatanud lisamaad 30-40meeri ulatuses 	<p>Arendaja tegi DP algatamise ettepaneku. Hoonestusõiguse alusel algatati uue DP koostamine. Kohalik omavalitsus on Käsmu sadama detailplaneeringu algatamisel kaalunud selle vajalikkust ja on jätkuvalt seisukohal, et kavandatav Käsmu sadam on kasulik nii Käsmu külale kui Haljala vallale tervikuna. Mereäärse vallana peame jätkuvalt oluliseks merelepääsu ja veeliikluse arendamist ning soodustamist.</p> <p>Planeeritav Käsmu sadam annab sellesse arengusse tugeva panuse piisava sügavuse ja hea juurdepääsetavuse tõttu.</p> <p>Sadamas hoitavad paadid ei tekita täiendavat liikluskoormust, kuna valdavalt kuuluvad need külaelanikele. Samuti tekib sadamamuulidele jalutus- ja vaateala, mis võimaldab külaelanikel kui külalistel nautida kauneid vaateid külale ja lahele. Käsmu küla suvisele rahvarohkusele võib sadam pakkuda mõningast leevendust, kuna sadama kaudu väikelaevadega saabuvad külastajad ei koorma tänavaid tavaliiklusega, vaid saabuvad ja lahkuvad meritsi;</p> <p>Planeeritava sadama näol on tegemist väikesadamaga ja paadikohtade arvu piiramine ei vähendaks vajadust rajada piisavate mõõtmetega kaitset lainetuse mõju eest. Arusaadavalt on mõistlik, kui hoida vajalike sadamakonstruktsioonide suurus ning maksumus ja paadikohtade arv majanduslikult põhjendatud suhtes. Huvitatud isik on prognoosinud sadamakohtade nõudlust, küsitledes paadiomanikke ja jõudnud järeldusele, et väiksema sadama rajamine ei ole otstarbekas;</p> <p>Kõigile kohalikele kaluritele, kes soovivad sadamat kasutada, saab uus sadam pakkuda lisaks paadikohtadele ka tankla, elektriühenduse, jäätmete äraandmise võimaluse ja püügiriistade hoiustamise ruumide kasutamist.</p> <p>Täiendava toitlustuskoha loomise võimaluse kavandamine on ainult tervitav. Söögikohtade tegelikku rajamist, toimimist ja püsimist ei saa kahjuks tagada detailplaneeringuga;</p> <p>KSH aruannet täiendatakse rannaprotsesside võimalike muutuste tuvastamiseks seiremeetmete määramise osas ja ebasoovitavate mõjude ilmnemisel saab kavandada tegevusi nende leevendamiseks.</p> <p>Külakeskuse kahjustamine ja ohustamine on välistatud sellega, et koostatud on muinsuskaitse eritingimused, mis on kinnitatud Muinsuskaitseameti poolt. Kõik kavandatavad muudatused ei pruugi</p>
--	---

<p>rannajoonele juurde. Kas valin võõraste paadiparkla või soovin säilitada oma koduküla omapärase rannajoone -selline on alternatiiv mida pakub vald koos arendajatega.</p> <p>6. Kas Sadama planeering ohustab meie küla ajaloolist külakeskust? Arvan, et on juba kahjustanud ja kahjustab ka edaspidi. Kuna sadamal ei ole tegelikult maaterritooriumi, siis püütakse iga hinnaga leida lisamaad. Selleks püütakse haarata enda kätte kõigi naabrite alasid muutes olemasolevat teede koorraldust. Juba arendajate ehitatud kauplusemaja oma suurte akendega rikub meie ajaloolist külakeskust, olles mõnes teises paigas täitsa atraktiivseks ehitiseks.</p> <p>7. Kas Käsmu saab juurde tuntust? Vaevalt, sest Käsmut tuntakse tema ajaloo, kauni looduse ja omapärase arhitektuuri tõttu väga paljudes maades ilma plaanitava sadamata. Tänu plaanitavale sadamale on oht sellest ilma jääda.</p> <p>Palun mulle vastata, missuguste uuringute, küsitluste andmete ja kaalutluste tulemusel arendajad ja vald jõudsid arvamusele, et Käsmu vajab sadamateenuse pakkumise arendamist. Küsin seda, kuna PlanS nõuab kõikide planeeringu otsute kaalumist ja põhjendamist. Hetkel on juba selle planeeringu algatamine PlanS-iga vastuolus. Kuidas muutub selle planeeringuga minu, kui Käsmu elaniku elu paremaks? Mida võidab Käsmu küla?</p>	<p>kunagi olla kõigile külaelanikele täiesti meelepärased, aga planeeringud ongi vahend ühiskondlike kokkulepete sõlmimiseks; Vt ka eelmisi vastuseid ja planeeringu dokumente</p>
---	--

4. Olulised valeandmed DP seletuskirjas.

Käsmu sadama detailplaneringu eelnõu teksti osas 3.4 Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus. Siin kinnitatakse sadamale vajaliku maaosa puudumist. Selle kompenseerimiseks pakutakse võimalust korraldada autode parkimist mujal Käsmus. Pakutakse välja parklaks ala 650meetri kaugusel sadamast, aadressil Ranna tee 6. Ühe peamise sadamateenuse, talvise paatide hoiustamise lahenduseks arvatakse piisavat väljendist - lahendatakse mujal.

/...ettepaneku tausta avamine, leitav tervikkirjas.../

Kuna Käsmu sadama detailplaneeringu eelnõu tekstis esineb teadlikku valeväidete esitamist, teen ettepaneku täiendavalt kontrollida planeeringu eelnõu tekstis esitatud väiteid. Parkimise probleemile leida lahendus ja kajastada DP seletuskirjas.

Teen ettepaneku, et planeeringu koostaksid leiaksid reaalse lahenduse nii autotranspordi parkimiseks kui ka paatide talvisele hoiule, suvisele remondi- ja hooldusplatsile. Lahendamata on ka paadi treilerite parkimise küsimus analoogselt Võsu sadamaga.

/...kohtuotsuse väljavõte, leitav tervikkirjas.../

Ranna tee 6 aadressil parkimist ei kavandata. Sõlmimisel on kokkulepe Võsu sadamaga, et paaditreilereid oleks võimalik parkida Võsu sadamas, kus on selleks piisavalt ruumi.

Väikelaevade talvine hoid ei toimu Käsmu sadamas. Laevade remondi- ja hooldusplatsi sadamasse ei kavandata.

Detailplaneering on hetkel alles eelnõu avalikustamise staadiumis ja selle koostamine jätkub. Kõiki tõstatatud teemasid käsitletakse vajadusel põhjalikumalt edasises koostamise protsessis.

5. Kas korraldusprotsessis pole midagi valesti?

Planeerimiseseadus ja KSH nõuavad erapooletut sadamakohtade valiku uuringut, mis määraks optimaalse ja loodust kõige vähem kahjustava asukoha. Majakamäe piirkond, kuhu arendajad ja vald on jäigalt kinni jäänud, on kõige enam avatud põhja- ja kirde tormidele, mis võimendavad keskkonnamõjusid. Lisaks puudub seal piisav maapealne ala reglementeeritud sadamateenuste, näiteks talvise paatide hoiustamise, suvise paatide hoolduse või trailerite ja autode parkimise korraldamiseks, mis tõestab sadama asukoha sobimatust. Vastupidiselt on Sepa nina asukoht optimaalsem: selle muulide asend kaitseb paremini rajatise tormide eest, kuna need tabavad ala suure nurga all, ning suurem maa-ala võimaldab osutada S3 sadama nõuetele vastavat sadamateenust. Võimalik süvendamise vajadus ei ole siin argumendiks. Sadama ehitamise maksumuse küsimused on arendajate probleemiks ega tohi mõjutada PlanS seatud eesmärgi.

DP algatusdokumendis, seletuskirjas ja keskkonnamõjude strateegilises hindamises (KSH) ei ole määratletud sadamateenuse olemust ega viidatud seadusele, mis seda reguleerib. See ebamäärasus viitab planeeringu koostajate pinnapealisusele. Veelgi tõsisem on valla ennatlik otsus algatada DP ainult Majakamäe jaoks, mis on tekitanud arendajatele õigustatud ootused. See viitab võimalikule kallutatusel oma otsustes. Kui kohustuslik sadamakohtade valiku uuring osutab Majakamäe sobimatusele, võivad arendajad nõuda kulude hüvitamist kohtu kaudu, asetades valla juhivad surve alla ja soodustab võimalikke kallutatud otsuseid, näiteks uuringutulemuste manipuleerimist Majakamäe kasuks.

Väidan, et Haljala vallavalitsus ei ole suutnud viia Käsmu sadama DP-d vastavusse Planeerimiseseaduse nõuetega. Õige protsess, mis oleks vastanud Planeerimiseseaduse eesmärkidele oleks pidanud toimuma järgmiselt:

1. Pärast esimese kohtuasjas tühistatud planeeringut oleks vald pidanud tellima erapooletu sadamakohtade valiku uuringu, eesmärgiga kindlaks teha optimaalne asukoht S3 kategooria sadamale Käsmus sadamateenuste pakkumiseks, mis hõlmab kohustuslikke nõudeid ja tegevusi.
2. Uuringu tulemused oleks tulnud vormistada valla üldplaneeringusse, vältides arendajate survet ja tagades PlanS eesmärkide rahuliku täitmise.
3. Alles seejärel oleks saanud algatada DP, tuginedes erapooletule asukohavalikule, muudetud valla üldplaneeringule ja mitte arendajate eelistusele. Praegune protsess tundub toimuvat väga ebaloogiliselt ja arendajate soovi kohaselt.

Käsmu sadama detailplaneeringu ja KSH käigus ei otsita võimalikku sadamakohta, vaid kavandatakse sadamat ühes kindlas asukohas. Planeerimiseseadusest ei tulene nõuet kaaluda ja leida sadama planeerimise soovi korral selleks üks ja ainuõige asukoht ning kavandada sadam ainult sinna. Sadamaid võib ühes omavalitsuses olla mitmeid ja alati võib neid ka lisaks juba olemasolevatele juurde planeerida. Detailplaneeringu raames on muu hulgas koostatud ka Käsmu võimalike sadamakohtade võrdlus, kuid ka selle analüüsi tulemusena ei selgunud, et võrreldud asukohtadest oleks mõnel sedavõrd ülekaalukaid eeliseid, et rajada sadam ainult sinna ja mujale mitte.

KSH aruandes on käsitletud sadamateenuse osutamisega kaasnevat reostustõrjeplaani omamise kohustust. Täiendame KSH aruannet sadamateenuse seaduseviitega.

<p>Teen ettepaneku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peatada DP protsess, tema senise kulgemise hindamiseks mõne sõltumatu eksperdi poolt. 2. Täpsustada DP seletuskirjas ja KSH-s S3 sadama sadamateenuste sisu. 3. Kontrollida valla otsuste erapooletust ja õiguspärasust, et vältida õigustatud ootustest tulenevaid võimalikke kulunõudeid. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanek peatada DP protsess ei ole põhjendatud. Tegemist on üldplaneeringut muutva detailplaneeringuga, mille menetlus toimub vastavalt Eesti Vabariigi kehtivatele õigusaktidele. Planeerimisseadus näeb muu hulgas ette, et üldplaneeringut muutva detailplaneeringu peab enne kehtestamist heaks kiitma järelevalvet teostav ametiasutus, kelleks on Maa- ja Ruumiamet. 2. KSH aruandes on käsitletud sadamateenuse osutamisega kaasnevat reostustõrjeplaani omamise kohustust. Täiendame KSH aruannet ja DP-d sadamateenuse seaduseviitega.
<p>12. Kohus nõustub sellega, et üldplaneeringut muutev detailplaneering on iseenesest lubatud ja ei ole midagi ebatavalist. Kuid praeguses asjas ei ole tegemist päris tavalise olukorraga, näiteks üldplaneeringu muutmise seetõttu, et isik soovib võtta osa maatulundusmaast kasutusele elamu rajamiseks või rajada elamumaa juhtfunktsiooniga alale väikeettevõtte. Tegemist on olukorraga, kus kehtiv üldplaneering näeb ette ühe sadama rajamise Käsma külas ja sadama konkreetse asukoha, kuid vaidlusalune detailplaneering näeb ette sadama rajamise mujale. Ka keskkonnamõju hindamisel on alternatiividena kaalutud detailplaneeringu elluviimist ja nullvarianti, mitte sadama rajamist mõnda alternatiivsesse asukohta.</p> <p>Vastustaja on detailplaneeringus näinud üldplaneeringut muutvana üksnes asjaolu, et muudetakse detailplaneeringu ala sihtotstarvet ning varasema riigikaitse maa uuteks sihtotstarveteks saab sadama maa, ühiskondlike ehitiste maa, ärimaa ja elamumaa. Kohtu hinnangul seisneb vastuolu üldplaneeringuga või üldplaneeringu muutmine ka selles, et sadamat ei rajata üldplaneeringus selleks reserveeritud alale ja varasema ühe sadama asemel on neid nüüd Käsma külas võimalik rajada kaks.</p> <p>Seda, et detailplaneeringuga üldplaneeringu muutmise mõjuva põhjuse puudumine võib kaasa tuua detailplaneeringu kehtestamise otsuse õigusvastasuse, on kohtupraktikas tunnustatud (vt näiteks Riigikohtu lahend 3-3-1-47-12).</p>	<p>Koostamisel olev detailplaneering on kehtivat Vihula valla üldplaneeringut muutev, üldplaneeringu muutmise ettepanekule on lisatud vajalikud selgitused ja kaalutlused. Uus menetletav Haljala valla üldplaneering näeb muu hulgas ette sadamakohta ka detailplaneeringuga kavandatavas asukohas.</p>
<p>6. Puuduvad andmed.</p> <p>Tutvudes DP dokumentidega ei leidnud kuskilt sadama kaitsemuulide kõrgust ega nende konstruktsiooni. Mingid mõõdud võib leida sadama jooniselt, kuid raske on hinnata nende</p>	<p>Kaitsemuulide kõrgus on esitatud KSH aruandes, lk 49.</p> <p>Sadama eelprojekti kohaselt ei ole Käsma sadam mõeldud varjusadamaks. Seetõttu ei ole sadama välismuulid kõrge veeseisu</p>

<p>tõepärasust. Need anmed peaksid olema DP seletuskirjas. Sadama kaitserajatiste kõrgus on tähtis vaadete kahjustamise hindamiseks.</p> <p>Võrkneeme ujumismuuli külastavad suvel tuhanded inimesed sealt avarduvate kaunite vaadete nautimiseks. Teen ettepaneku, uurida sadama kaitsemuulide kõrguse mõju nendele vaadetele, mis on mitte viimaseks Käsmu väärtuseks vaid üheks meie küla visiitkaardiks.</p>	<p>korral toimuvate tormide korral akvatooriumi täielikult kaitsvad.</p> <p>Vastav otsus võeti vastu koostöös kohaliku omavalitsuse ja huvitatud isikuga, madaldamaks kaitsemuulide kõrgust suurema miljööväärtuse loomise nimel. Projekteeritavate muulide harjad on max. +2,00 m abs.</p> <p>Akvatooriumist väljaspool on seatud vesirajatistele mõjuvaid jõude vähendama veelaune lainemurdja. Kavandatud kõrgusega muulid ei kahjusta vaateid, vaid vastupidi - loovad täiendava võimaluse nautida vaateid muulil, kuhu rajatakse jalutusala, viibides.</p>
<p>7. Ettepanek mis võimaldaks vähendada sadama suurust ja kahjulikku keskkonnamõju.</p> <p>/...ettepaneku tausta avamine, leitav tervikkirjast.../</p> <p>Ettepanek:</p> <p>Kuna suured väikelaevad külastavad Käsmu lahte vähe ja enamus neid külastusi on seotud sadama arendajatega mitte aga avaliku huviga, teen ettepaneku projekteerida Käsmu sadama esisele akvatooriumile 5-10 merekindlat poi-kohta suure süvisega väikelaevadele. See on ohutumaid laeva hoidmise viise. See võimaldaks vähendada planeeritava sadama suurust ja selle võimalikke negatiivseid keskkonnamõjusid. Palun korraldage arutelu kaalutud otsuse tegemiseks</p>	<p>Käsmu laht on madal ja tuuleoludele avatud lahesopp, kus üksnes poide kasutamine ei võimalda tagada piisavat ohutust ja kaitset tormide ajal.</p> <p>Poisüsteem võib sobida väiksemate alustega hooajaliseks sildumiseks, kuid suuremate ja raskemate aluste puhul on vajalik statsionaarne kai või ujuvkaide süsteem, mis tagab turvalise sildumise ja võimaldab ka tehnilist teenindust (nt kütus, vesi, elekter, jäätmete üleandmine).</p>
<p>8. Protest</p> <p>Protestin selle vastu, et Käsmu sadama planeeringu protsessi mõjutab MTÜ Käsmu Külaselts koos Käsmu külavanemaga. Tunnistan MTÜ Käsmu Külaseltsi õigust avaldada oma liikmeskonna arvamust, kuid mitte esineda terve küla elanike nimel. Kõik MTÜ-d tegutsevad Eesti Vabariigi seaduste alusel võrdsetel alustel, ja nimetus „Külaselts“ ei anna MTÜ-le mingeid erioigusi võrreldes teiste MTÜ-dega. Käsmus saab ainult külaelanike üldkoosolek volitada mõnda MTÜ-d esindama küla konkreetsetes küsimustes. MTÜ Käsmu Külaselts ei ole saanud Käsmu küla üldkoosolekult volitusi küla esindamiseks. MTÜ Käsmu Külaselts loodi Käsmu rahvamaja haldamiseks ja kohaliku kultuurielu edendamiseks. Käsmu külavanem on aga asunud seda MTÜ-d juhtima ning toetab seadusevastaselt sadama arendajaid. Ta väldib küla üldkoosoleku kokkukutsumist, kuna kardab, et seal nõutakse temalt ja MTÜ-lt aru, miks nad esindavad Käsmu elanikkonda ilma üldkoosoleku volitusest.</p>	<p>Kõigil Käsmu küla elanikel ja ka elanike seltsingutel on õigus esitada detailplaneeringu menetluses oma seisukohti.</p>
<p>Eraisik M.L., 30.09.2025</p>	
<p>Käesolevaga esitan (Merekooli 10, Käsmu, kinnistu omanikuna) Merekooli 5, Käsmu detailplaneeringu (DP) ja selle juurde kuuluva keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande (KSH) eelnõu ning uuringute teemal küsimused ja ettepanekud.</p>	<p>Detailplaneeringu koostamisel analüüsitakse ja kaalutakse eelnõus toodut vajadusel põhjalikumalt.</p>

<p>DP eelnõu osa:</p> <p>- seletuskirja järgselt on tegemist tiheasustusalaga, mistõttu on vaja paremini analüüsida ja kaaluda DP eelnõus toodut.</p>	
<p>- seletuskirjas pole eriti käsitletud olemasoleva küla elanikkonna ja/või kinnistuomanike huvide kaitset. Sama kommentaar puudutab tavapärase/ajalooliselt välja kujunenud elukeskkonna säilitamist jms.</p>	<p>KSH aruandes on hinnatud kavandatava tegevuse mõju Lahemaa rahvusparki kaitse-eesmärkidele, väärtuslikule asustusstruktuurile ja kultuuripärandile. Mõju on hinnatud madalaks, kuna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kavandatav hoonestus paikneb olemasoleva sadama funktsiooniga alal ning sobitub küla ajaloolisse struktuuri; • sadamarajatised ei varja olulisi vaatesuundi merelt küla poole ega vastupidi; • ehitustegevus ei laienda asustust väljapoole kujunenud asulapiire; • sadama kasutus ja liikluskoormus on reguleeritavad ning kavandatud on meetmed (sh parkimiskorraldus ja kergliiklusvõimalused) kohalike elanike häiringu vähendamiseks. <p>Olemasoleva elukeskkonna, kultuuripärandi ja elanike huvide arvestamine olnud nii detailplaneeringu kui KSH lahutamatu osa. Planeeringulahendus ja kavandatud tingimused tagavad, et Käsma küla ajalooline ja looduslik miljöö säilib ning sadama arendus toimub seda toetaval viisil.</p>
<p>- Skeem 1 – DP-s on tekkinud uue liiklustee mõte, mis läbib erakrunte ja liigub mööda Merekooli 8 ja 10 ja 12 kinnistutest. Arvestades, et käesoleva ajani ei ole vald leidnud raha vastava tee korrastamiseks, kuid sellele kavandatakse lisakoormust, soos kas on teada inimeste hulk, mis prognoositavalt hakkab vastavat teed läbima? On tõenäoline, et koos inimeste liikumise suurenemisega mööda vastavat teed kaasneb prahi jm negatiivsete mõjude suurenemine eelviidatud kinnistuomanike jaoks. See pole mõistlik nende osas.</p>	<p>Ranna tee 6 kinnistul parkimist enam ei kavandata. Skeem eemaldatakse seletuskirjast.</p>
<p>- P 3.9. – kas ja kui siis millised on läheduses olevaid hooneid ülemäärase valgustamise eest kaitsvad, neid mõjusid leevendavad meetmed? Kui tegemist on valgusreostusega, siis tuleks paika (kirja) panna piirmäärad, mida naabrid peavad taluma (millega arvestama). Viitan, et tegemist on tiheasustusalaga, ehk see mõjutab paljusid.</p>	<p>Planeeringulahendusega ei kavandata intensiivset öist valgustust ega valgustust, mis suunatakse merelt või sadamast elamualadele. Valgustid tuleb kavandada energiatõhusate ja suunatavate lahendustena, mille valgusvihk on suunatud allapoole ja piiratud sadama tööpiirkonnaga. Eesmärk on tagada sadama funktsionaalne ja ohutu kasutus, vältides ülemäära valgusreostust ja naaberkruntide häirimist.</p> <p>Täpsed tehnilised lahendused (valgustite tüüp, asetus ja valgustugevus) määratakse sadama ehitusprojekti staadiumis.</p>

	<p>Sealjuures tuleb järgida kehtivaid valgustust reguleerivaid standardeid ja keskkonnakaitselisi põhimõtteid.</p> <p>Arvestades, et sadama tegevus toimub valdavalt päevasel ajal ning öösel sadamas regulaarset aktiivset tegevust ei toimu, on valgusreostuse mõju ümbritsevale elamualale hinnatud väheoluliseks. Täiendatakse KSH aruannet, detailplaneeringu seletuskirja ehitusprojekti nõuete peatükki.</p>
<p>- P 3.11. – on selge, et sadama kasutamisel tekib täiendav ja oluline müra piirkonna, eelkõige naaberkinnistute jaoks. Antud küsimust on vaja DP raames eraldi analüüsida ja tuua välja probleemid, võimalikud leevendusmeetmed, et neid edasiselt arutada asjast puudutatud isikutega. Siinjuures peab välja tooma, et leevendusmeetmed ei pruugi anda piisavat tulemit</p>	<p>Käsmu sadama KSH käsitleb müra teemat eraldi peatükis (vt KSH aruande ptk 5.8 „Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale“ ning ptk 5.7 ja ptk 5.9, mis käsitlevad tehnoarajatiste ja õhukvaliteedi mõju). Müra ja vibratsiooni mõju hinnati arvestades sadama eeldatavat kasutusintensiivsust, tegevuste iseloomu ning piirkonna olemasolevat elukeskkonda.</p> <p>Analüüs näitab, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sadam on väikesadam, mille tegevus ei hõlma kauba- ega tööstuslikku laadimist, vaid eelkõige väikealuste ja harrastuskalurite teenindamist ning hooajalist paatide sildumist; • tegevus on hooajaline ja ajaliselt piiratud – sadama intensiivsem kasutus toimub suveperioodil päevasel ajal; • pidevat öist müraallikat ei ole (nt ööpäevaringset laevaliiklust või masinate tööd ei kavandata). <p>KSH järeldas, et müra mõju on kohalik ja ajutine, piirdudes eelkõige sadama vahetu mõjualaga (Merekooli tn ümbrus). Arvestades piirkonna senist kasutust ja küla suvist aktiivsust, ei kaasne olulist täiendavat häiringut võrreldes olemasoleva olukorraga.</p> <p>Mürataseme piirväärtused on sätestatud sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elamualal, puhkealal ja elamutes“, mille järgimine on kohustuslik ehitusprojekti.</p>
<p>- P 3.12 – keskkonnatingimuste seadmisel on käsitletud KSH-s toodud analüüse, mille hulgas polnud käsitletud piisavalt (kui seda üldse tehti) valgusreostust, uue müra teket (mürareostust), sadama tegevuse mõju suplusveele (merereostus). Kuna neid analüüse ei ole tehtud, siis ei saa ka välja tuua, et need oleksid probleemiks või vajaksid leevendusmeetmeid või tuua välja põhjendatud vajaduse keelata mingid tegevused.</p>	<p>Vastavalt KSH aruandele (vt ptk 5.6, 5.7, 5.8 ja 5.9) hinnati järgmisi keskkonnamõjusid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mõju merekeskkonnale, sealhulgas suplusvee ja merevee kvaliteedile (ptk 5.7.1, „Mõju rannaprotsessidele ja veekeskkonnale“); • mõju müra ja vibratsiooni osas (ptk 5.8, „Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale“);

	<p>Kuna sadamasse ei kavandata intensiivset öist tegevust ega valgustust, siis valgusreostust ei peetud oluliseks mõjaks, mis vajaks eraldi hindamist. KSH aruannet täiendatakse ja nõuded valgustusele täpsustatakse detailplaneeringu seletuskirjas.</p> <p>Analüüsi tulemuste kohaselt ei kaasne kavandatava väikesadama tegevusega olulist negatiivset keskkonnamõju, kuna sadama funktsioon on väikealuste ja harrastuskalurite teenindamine, mitte kauba- ega tööstuslik tegevus;</p> <p>Müra mõju on käsitletud koos sotsiaalsete mõjudega – müraallikad on ajutised ja hooajalised, peamiselt seotud paatide manööverdamisega, ning olulist häiringut püsielanikele ei prognoosita (vt ptk 5.8);</p> <p>Suplusvee kvaliteeti mõjutavat reostusriski käsitleb väikelaevade tankla teema (vt KSH aruanne, ptk 5.7.1, lk 42) ja toob välja, et kavandatav tankla tuleb projekteerida, ehitada ja opereerida selliselt, et sellega ei kaasne riske merekeskkonna reostamiseks. KSH märkis ka, et tankla mitterajamine ei pruugi tegelikult vähendada reostusriski, kuna siis võib kütuse varustamine toimuda kanistrilahendustega, mis omavad suuremat riskipotentsiaali. Seetõttu on planeeringu ja KSH seisukohalt põhjendatud tankla kavandamine. Välja on toodud põhimõtted ja nõuded, millega tuleb edaspidi ehitusprojekti ja tegevuse planeerimisel arvestada: tankla projekteerimine ja opereerimine selliselt, et merereostuse riskid jääksid miinimumini; ehitus- ja tankimistoimingud tuleb organiseerida kõvakattega aladel; sadama varustamisel peab olema olemas nõuetele vastav reostustõrje-tehnika ja koostatud reostustõrje plaan.</p>
<p>- Väikelaevade tankurite ja pilsivee kogusemiseks vajaliku rajatist pole võimalik opereerida selliselt, et sellega ei kaasne riske merekeskkonna reostuseks. Mis iganes sadamas on tankla juures näha reostust.</p>	<p>Jah, aga neid riske saab ja tuleb minimeerida, vt eelmine punkt. Merereostuse ohtu käsitleb KSH lk 41-42. Sadama varustamisel tuleb tagada nõuetele vastavate ohutus-, pääste- ja reostustõrjetehnika olemasolu. Vastavalt sadamaseaduse § 30 lg 3-5 peab sadama pidaja koostama akvatooriumilt reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani.</p>
<p>- P 3.15.1. – DP ja sinna juurde kuuluva KSH analüüs on koostatud ebapiisavalt, s.o. DP elluviimisega kaasnevaid mõjusid ei ole piisavalt hinnatud (vt eelpool) ning seega pole KOV oma kohustusi täitnud. Kuna tehtud töö on ebapiisav, pole ka järelused kontrollitavad ega piisavad.</p>	<p>Käsmu sadama dp on koostatud vastavalt Planeerimisseaduse (PlanS) ja Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) nõuetele ning sellele on läbi viidud KSH, mille aruanne on avalikustatud ja kooskõlastatud pädevate asutustega.</p>

	<p>KSH aruande järelduste kohaselt ei kaasne Käsmu väikesadama rajamise ja kasutamisega olulist negatiivset keskkonnamõju, eeldusel, et järgitakse planeeringus ja KSH-s toodud tingimusi ning leevendusmeetmeid (vt KSH ptk 6).</p> <p>Planeeringu elluviimise mõjud on KSH-s hinnatud nii ehitusetapi kui ka kasutusetapi lõikes, sh võimalike kumulatiivsete mõjudena (vt KSH ptk 5.7 ja 5.8). Arvestades tegevuse iseloomu – väikelaevade sadam, mille kasutus on hooajaline ja maht piiratud – ei ole eeldatavatel mõjudel sellist ulatust, mis kvalifitseeruks olulisteks negatiivseteks keskkonnamõjudeks KeHJS tähenduses.</p> <p>Järeldused on kontrollitavad ja põhinevad läbiviidud uuringutel ning valdkonna ekspertide hinnangutel.</p>
- P 3.15.2 – kas ja kui siis millal ja kellele naabritest (lähiala kinnistu omanikest) on pakutud kokkuleppeid, konkreetselt siinkirjutajale ei ole, samas on selge, et DP kohane ehitus ei tohi lubada naabermaaüksuste kahjustamist.	<p>Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud hüvitab kinnistu igakordne omanik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus. Sellest tulenevat ei ole põhjust ette midagi kokku leppida.</p>
- P 3.15.3 – planeeringu elluviimise punktis pole viiteid kohalike ja eelkõige naabritega tegelemise kohta, sh võimalike kokkulepete sõlmimise kohta. See tekitab olukorra, kus koos DP võimaliku kehtestamisega kaob ka olukorra/protsessi mõjutuse võimalus ja alles jääb vaid kohtumenetlus, mis ei ole kahtlematult efektiivsem, mõistlikum, säästvam võimalus.	<p>Palume selgitada, milliseid kokkuleppeid täpsemalt on soov sõlmida.</p>
<p>KSH teemal:</p> <p>- Esitatud materjal on kirjeldatud, et on kaasatud naabreid. KSH-s toodud tabelis on viidatud, et naaberkinnisasjade omanikud „on huvitatud maa võimalikult kasulikust kasutamisest“, näiteks siinkirjutajalt ei ole seda keegi küsinud. Kui on olemas vastavasisulisi sooviavaldusi, siis on kohane need materjalide juurde lisada, millega on võimalik tutvuda. Lähinaabrina pean välja tooma, et olen huvitatud puhtast suplusveest, keskkonnast, kus poleks rohkem müra ja valgusreostust, kui seda täna on. Arvan, et see on kõigi kinnistu omanike elementaarne soov.</p>	<p>KSH aruandes peetakse kaasamise all silmas planeeringumenetluse käigus arvamuste küsimist, mille vastuseks Te ka oma 30.09.2025 kirjaga arvamuse esitasite.</p> <p>KSH aruande järelduste kohaselt ei kaasne Käsmu väikesadama rajamise ja kasutamisega olulist negatiivset keskkonnamõju, eeldusel, et järgitakse planeeringus ja KSH-s toodud tingimusi ning leevendusmeetmeid (vt KSH ptk 6).</p> <p>Sadamasse ei kavandata intensiivset öist tegevust ega valgustust, mistõttu valgusreostust ei peetud oluliseks mõjuks, mis vajaks eraldi hindamist. Käsmu sadam on väikelaevade sadam, mille töö toimub valdavalt päevasel ajal ning öisel ajal püsivat valgustust ei kasutata. KSH aruannet ja seletuskirja täiendatakse valgusreostuse osas.</p>

<p>- P 5.8. Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale</p> <p>- Mõju varale – on nimetatud mõjud, kuid neid ei ole piisavalt analüüsitud, konkretiseeritud ega tehtud järeldusi. Selle asemel on toodud välja ainult võimalik positiivne mõju turismile, mis pole leidnud tõestust.</p>	<p>KSH aruande tabelis (lk 47–48) on toodud koondtulemused hinnatud mõjude kohta, sh mõju varale. Märge „negatiivsed mõjud varale puuduvad“ tähendab, et olulisi ja püsivaid negatiivseid mõjusid ei tuvastatud, mitte seda, et igasugused muudatused või ajutised häiringud puudusid.</p> <p>KSH käigus on mõju varale hinnatud osana peatükist 5.8 „Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale“, kus käsitletakse nii võimalikku müra, liikluse, keskkonna muutusi. Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu – väikelaevade sadam olemasolevas sadamapiirkonnas, mille kasutus on hooajaline ja ajaliselt piiratud – ei kaasne KSH järelduste kohaselt mõju, mis ületaks õigusaktides lubatud häiringutasemeid või tooks kaasa olulise varalise kahju naaberkinnistutele.</p>
<p>- Mõju suplusveele – viide, et ei kontrollita puhtust – see oleks vajalik, eelkõige suvisel ajal supluskohtades.</p>	<p>Tegemist ei ole ametliku supluskohaga. Mitteametlikes kohtades võidakse samuti võtta veeproove, kuid nende kohtade üle Terviseamet järelevalvet ei teosta.</p>
<p>Analüüsimata on :</p> <p>- Tankla ja pilsivee vastuvõtt – selle mõju – tanklas tekib alati reostus – küsimus on mis mahus.</p>	<p>KSH aruanne, ptk 5.7.1, lk 42 toob välja, et kavandatav tankla tuleb projekteerida, ehitada ja opereerida selliselt, et sellega ei kaasne riske merekeskkonna reostamiseks. KSH märkis ka, et tankla mitterajamine ei pruugi tegelikult vähendada reostusriski, kuna siis võib kütuse varustamine toimuda kanistrilahendustega, mis omavad suuremat riskipotentsiaali. Seetõttu on planeeringu ja KSH seisukohalt põhjendatud tankla kavandamine. Välja on toodud põhimõtted ja nõuded, millega tuleb edaspidi ehitusprojekti ja tegevuse planeerimisel arvestada: tankla projekteerimine ja opereerimine selliselt, et merereostuse riskid jääksid miinimumini; ehitus- ja tankimistoimingud tuleb organiseerida kõvakattega aladel; sadama varustamisel peab olema olemas nõuetele vastav reostustõrje-tehnika ja koostatud reostustõrje plaan.</p>
<p>- Võimalike õnnetuste mõju.</p>	<p>Kui on silmas peetud õnnetust, millega kaasneb reostus, siis toob KSH aruanne välja, et „Sadama varustamisel tuleb tagada nõuetele vastavate ohutus-, pääste- ja reostustõrjetehnika olemasolu. Vastavalt sadamaseaduse § 30 lg 3-5 peab sadama pidaja koostama akvatooriumilt reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani, mis iga 5 aasta tagant või suuremate muudatuste järel sadamateenuste osutamisel esitatakse kooskõlastamiseks</p>

	<p>Kliimaministeeriumile. Sadama reostustõrje plaanis peavad olema kirjeldatud vähemalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tegevused reostuse korral; • reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks kasutatavate tehniliste vahendite nimekiri koos nende sadamas paiknemise skeemiga; • sadama pidaja kohustused reostuse avastamisel ja likvideerimisel; • sadamaoperaatori kohustused reostuse avastamisel ja likvideerimisel oma tegevusalal.“
- Koos laevade hulgaga kasvab ka prahi hulk vees (kukub, visatakse midagi laevalt vette jne)	<p>DP-ga kavandatud lahenduse realiseerumisel on sadama kasutusaegne kasutus eeldatavasti intensiivsem kui senini, kuid tegemist ei ole mitmekordselt tõusva ja uut tüüpi kasutuskooresusega. St ka täna on Käsnu muuseumi ja sadama piirkond suvel nii turistide kui kohalike poolt kasutatav ning detailplaneeringu realiseerimisega jätkatakse olemuslikult sarnaste tegevustega. Ei ole ette näha, et sadama rajamine tõstaks merre visatava prahi hulka. Jäätmetekonteinerite ja prügikastide asukohad tuleb lahendada ehitusprojekti raames. Heakorra eest vastutab sadama haldaja.</p>
- Müra, mille all mõistetakse sh muusika, inimeste hääled sh hilisel kellaajal	<p>Müra ja vibratsiooni mõju hinnati arvestades sadama eeldatavat kasutusintensiivsust, tegevuste iseloomu ning piirkonna olemasolevat elukeskkonda.</p> <p>Analüüs näitab, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sadam on väikesadam, mille tegevus ei hõlma kauba- ega tööstuslikku laadimist, vaid eelkõige väikealuste ja harrastuskalurite teenindamist ning hooajalist paatide sildumist; • tegevus on hooajaline ja ajaliselt piiratud – sadama intensiivsem kasutus toimub suveperioodil päevasel ajal; • pidevat öist müraallikat ei ole (nt ööpäevaringset laevaliiklust või masinate tööd ei kavandata). <p>KSH järeldas, et müra mõju on kohalik ja ajutine, piirdudes eelkõige sadama vahetu mõjualaga (Merekooli tn ümbrus). Arvestades piirkonna senist kasutust ja küla suvist aktiivsust, ei kaasne olulist täiendavat häiringut võrreldes olemasoleva olukorraga.</p>

<p>- Erinevad valgusallikad</p>	<p>Kuna sadamasse ei kavandata intensiivset öist tegevust ega valgustust, siis valgusreostust ei peetud oluliseks mõjaks, mis vajaks eraldi hindamist. Käsnu sadam on väikelaevade sadam, mille töö toimub valdavalt päevasel ajal ning öisel ajal püsivat valgustust ei kasutata.</p> <p>Planeeringu seletuskirjas (ptk 3.9 ja 3.12) on siiski toodud põhimõtted, et sadama valgustus peab olema suunatud ja reguleeritav, vältimaks ülemäärast valguse levikut naaberkinnistutele ja merele. Need nõuded tuleb täpsustada ehitusprojekti koostamisel, lähtudes kehtivatest valgustusstandarditest ja keskkonnanõuetest põhimõtetest (nt EVS-EN 12464-2:2014).</p> <p>KSH aruannet ja detailplaneeringu seletuskirja täiendatakse valgusreostuse osas.</p>
<p>- Tankla reostuse likvideerimiseks vajalikku tööjõudu ei jõuta kogu aeg ülal pidada – seega reostuse tekkides liigub reostus randa mööda edasi ja seda eelkõige lähinaabrite kasutatavale rannalale.</p>	<p>Kehtestatakse nõuded ja järelevalve.</p> <p>Sadamaseaduse § 30 kohaselt korraldab sadama pidaja koostöös sadamaoperaatoriga reostuse avastamise ja likvideerimise.</p>
<p>- Kokkuvõtvalt, kuna erinevat reostust pole käsitletud, pole seda ka analüüsitud.</p>	<p>KSH aruandes käsitleti reostuse teemat ja jõuti järeldusele, et nõuetekohase tegevuse korral (st sadamaseaduse järgimise korral) ei ole ette näha olulise keskkonnamõju ilmnenemist.</p>
<p>Müra mõju :</p> <p>- On analüüsitud ehitusaegset müra, kuid mitte hilisemat, sh sadama opereerimise aegset müra ei ole arusaamatult analüüsitud.</p>	<p>Müra mõju on käsitletud koos sotsiaalsete mõjudega – müraallikad on ajutised ja hooajalised, peamiselt seotud paatide manööverdamisega, ning olulist häiringut püsielanikele ei prognoosita (vt ptk 5.8).</p>
<p>- Sadamas on sellele omane tegevus ja see toob endaga kaasa täiendava ja olulise müra, nt:</p> <ul style="list-style-type: none"> o laevade (teiste meresõidukite) mootorid o laevade võimalik hooldus/remont sadamas o lisanduv hulk skuutreid, mis tekitavad ka juba täna äärmiselt suurt ja ebamugavat müra o laevaelanike elu/üritused/peod jms (võib arvata, et neid püütakse läbi avaliku korra tagamise ära hoida, kuid see pole reaalne ning see on siiski reaalne kaasuv müra) o alused väljuvad reidile ning tekitatakse muusika jms täiendavat müra <p>Kõik ülaltoodu mõjutab negatiivselt lähiümbruskonda ja sealseid elanikke/puhkajaid. Kindlasti ei ole see ka turismi edendav moment.</p>	<p>Müra ja vibratsiooni mõju hinnati arvestades sadama eeldatavat kasutusintensiivsust, tegevuste iseloomu ning piirkonna olemasolevat elukeskkonda.</p> <p>Analüüs näitab, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sadam on väikesadam, mille tegevus ei hõlma kauba- ega tööstuslikku laadimist, vaid eelkõige väikealuste ja harrastuskalurite teenindamist ning hooajalist paatide sildumist; • tegevus on hooajaline ja ajaliselt piiratud – sadama intensiivsem kasutus toimub suveperioodil päevasel ajal; • pidevat öist müraallikat ei ole (nt ööpäevaringset laevaliiklust või masinate tööd ei kavandata).

	<p>KSH järelendas, et müra mõju on kohalik ja ajutine, piirdudes eelkõige sadama vahetu mõjualaga (Merekooli tn ümbrus). Arvestades piirkonna senist kasutust ja küla suvist aktiivsust, ei kaasne olulist täiendavat häiringut võrreldes olemasoleva olukorraga.</p>
<p>KSH – TABEL lk 47-48 on välja toodud, et planeeringu järgsed negatiivsed mõjud varale puuduvad, mis aga ei vasta ilmselt tõele, arvestades, et mõjusid pole hinnatud. Kui keskkonda muudetakse halvemaks, siis negatiivne mõju on kahtlemata olemas.</p>	<p>KSH aruande tabelis (lk 47–48) on toodud koondtulemused hinnatud mõjude kohta, sh mõju varale. Märges „negatiivsed mõjud varale puuduvad“ tähendab, et olulisi ja püsivaid negatiivseid mõjusid ei tuvastatud, mitte seda, et igasugused muudatused või ajutised häiringud puuduksid.</p> <p>KSH käigus on mõju varale hinnatud osana peatükist 5.8 „Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale“, kus käsitletakse nii võimalikku müra, liikluse, keskkonna muutusi. Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu – väikelaevade sadam olemasolevas sadamapiirkonnas, mille kasutus on hooajaline ja ajaliselt piiratud – ei kaasne KSH järeldeste kohaselt mõju, mis ületaks õigusaktides lubatud häiringutasemeid või tooks kaasa varalise kahju naaberkiinnistutele.</p>
<p>Õhukvaliteet – tankla kui paikse heiteallika puhul on leitud, et tegemist on liiga väike eeldatava tarbimise hulgaga – seega ei registreerita Keskkonnaametis. Paraku ei ole sealjuures välja toodud ega analüüsitud, milline on näiteks võrdlusena vastaskaldal asuva Vösu sadama aastane naftasaaduste laadimiskäive ning kas seeläbi on üldse vaja rajada samasse väiksesse meresoppi lisatanklat, mis omab selgelt negatiivset mõju. Arvestades ka laadimiskäivet pole see eeldatavalt ka majanduslikult põhjendatud.</p> <p>Pilsivee hindamise vastuvõtmise kohta puudub käsitus, sh selles osas, milline on vastav keskkonnamõju (oht).</p>	<p>KSH eesmärk ei ole analüüsida erinevate sadamate majanduslikku põhjendatust, vaid hinnata kavandatava tegevuse keskkonnamõju.</p> <p>See täpsustatakse sadama ehitusprojekti ja tegevusloa menetluse käigus, vastavalt Vabariigi Valitsuse 16.07.2015 määrusele nr 107 „Sadama ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded“.</p> <p>Nimetatud määruse kohaselt peab igas sadamas olema tagatud võimalus pilsivee ja õlijaätmete üleandmiseks, ning vastuvõtu- ja käitluse kord peab olema kirjeldatud sadama tegevusloas. Käsmu sadama planeeringu ja KSH puhul on eeldatud, et need nõuded täidetakse tegevuse kavandamisel.</p> <p>Seega on KSH ja DP tasandil käsitletud tankla ja õhukvaliteedi teemat vastavalt seaduses ette nähtud ulatuses. Täpsemad tehnilised lahendused, sh aurustumise vähendamise meetmed, pilsivee vastuvõtu- ja käitluskord ning reostustõrjeplaan, määratakse sadama ehitusprojekti ja tegevusloa etapis koostöös Keskkonnaametiga. Täiendatakse detailplaneeringu seletuskirja ehitusprojekti nõuete peatükki.</p>
<p>P 5.10 all on toodud välja, et sadam ei ole mõeldud „varjusadamaks“, mistõttu suuremate veetõusude ja tormide ajal on võimalikud olukorrad, kus sadam ei ole kaitstud ning</p>	<p>Ehitusprojekti koostamisel tuleb tagada, et kavandatavad muulid ja lainemurdja oleksid ilmastiku suhtes vastupidavad.</p>

<p>„teenused on häiritud“ – ei ole arusaadav, mida on selle all mõeldud. Kas see võib sisaldada ka ohtu alustele ehk võimalikke õnnetusi alustega, nt lekkeid laevadest. Samavõrd ei ole arusaadav, kas ja kui palju võib sellega olla mõjutatud tankla ja/või pilsivee vastuvõtmise süsteem. Vastav analüüs ning mõjud on vajalik välja tuua.</p>	<p>Eestis esinevad ekstreemsed ilmaolud sh tugevad tormid valdavalt sügis-talvisel perioodil, ehk väljaspool sadama tegevushooaega, ajal, mil väikelaevad sadamas ei viibi, vaid on tõstetud veest välja ja viidud talvituma. Loomulikult võib torme esineda ka kevad-suvisel perioodil, mil väikelaevad on sadamas, aga reeglina ei ole need nii kõrge veeseisuga ja tugevad. Kavandatav sadam täidab valdavalt väga hästi varjusadama funktsiooni.</p>
<p>Eelnõust ei õnnestunud leida uue sadama ehitusega kaasnevat lähiala mõju rannale. Siiani on tormid toonud randa liiva jms ning hoidnud randa kinnikasvamisest. Koos praeguse olukorra väljaehitamisega on täheldatav, et toimub lähiala kinnikasvamine, mis toob endaga kaasa supluskohtade muutumise mudaseks roostikuks. Tegemist on selgelt mereäärse kinnistu kasutust aga ka väärtust vähendavate teguritega.</p>	<p>KSH-s hinnati mõju rannaprotsessidele, hindamisel tugineti Tallinn Ülikooli 2023. a uuringule “Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsma asula piirkonnas (Käsma lahe läänerrannikul”. Uuringus toodi välja, et Käsma sadama rajamisel tekitatakse põhjast lõunasse liikuvatele setetele (eeskätt liiv) ette barjäär ja setted suunatakse ümber muuli. Kuna ümber muuli suudavad kanduda peenemad/kergemad setted (savid, orgaanika), siis see soodustab taimestiku kasvu (nn kinnikasvamist) vahetult sadamast lõunapoole jääval rannalõigul (maksimaalselt kuni Võrkneemeni). Tegemist ei ole keskkonnale ohtliku ega kahjuliku mõjuga, kuid see ei pruugi olla atraktiivne sadamast lõuna pool asuvate kinnistute omanikele. Seega on tegemist eeskätt võimaliku esteetilise häiringuga, mitte olulise negatiivse keskkonnamõjuga. Võimaliku häiringu likvideerimine on olemuslikult lihtne - vajalik on rannalõigu hooldus (taimestiku niitmine, vajadusel koristamine ja äravedu).</p> <p>KSH toob välja, et soovituslik on sõlmida kokkulepped hoolduse teostamiseks (taimestiku niitmine, vajadusel koristamine ja äravedu) vahetult sadamast lõunapoole jääval rannalõigul (maksimaalselt kuni Võrkneemeni).</p> <p>Detailplaneeringu seletuskirja elluviimise tegevuskava peatükki täiendatakse.</p>
<p>Valgusreostus on täielikult analüüsimata, kuigi see on oluline aspekt.</p>	<p>Sadamasse ei kavandata intensiivset öist tegevust ega valgustust, mistõttu valgusreostust ei peetud oluliseks mõjuks, mis vajaks eraldi kvantitatiivset hindamist. Käsma sadam on väikelaevade sadam, milles aktiivne tegevus toimub hooajal valdavalt päevasel ajal ning öisel ajal püsivat valgustust, mis võiks põhjustada häiringuid, ei kasutata.</p>

	KSH aruannet ja detailplaneeringu seletuskirja täiendatakse valgusreostuse osas.
On ilmne, et kõik, mis puudutab vee-, õhu-, müra- ja valgusreostust on äärmiselt häiriv ning mõjutab, muudab otseselt sadama lähialal elavate inimeste elu ning võib oluliselt alandada vara hinda. Nimetatut ei ole käsitletud.	Eelnevates punktides on käesolevale arvamusele vastatud.
Leevendavad meetmed on ebapiisavalt (üldsõnaliselt) sõnastatud, ka seetõttu, et mõjude analüüs on olnud puudulik (vt eelnev). Sellisel kujul pole p-s 6 toodu selgelt piisav.	KSH aruanne olnud avalikul väljapanekul, mille käigus said kõik asjast huvitatud isikud ja organisatsioonid esitada täiendavaid ettepanekuid ja märkusi, mis on dokumenteeritud ja arvesse võetud.
Kavandamine – DP kontaktvöönd – pole piisavalt suur – mõju ulatub laiemalt, kui on hetkel välja toodud. P 8 – piirnevate inimeste huvi – on kirjas, et soovitakse võimalikult head maakasutust, kuid arvestades, et sel teemal pole teadaolevalt lähikinnistute omanikega suheldud, ei saa seda väidet tõeseks pidada.	Planeeringu kontaktvöönd on määratud vastavalt Planeerimisseaduse § 126 lg 4 põhimõtetele ja sadama tegevuse mõjuala ulatusele. Mõjud (müra, valgus, visuaalne mõju) jäävad valdavalt sadama vahetusse ümbrusse, mistõttu kontaktvööndi laiendamine ei olnud põhjendatud. Planeeringu menetlus on toimunud avalikult ja kõigil piirnevate kinnistute omanikel on olnud võimalus arvamust avaldada. KSH p 8 kajastab üldist hinnangut piirkonna maaomani ke huvi kohta, mitte eraldi läbi viidud küsitlust.
Ettepanekud: - Teha KSH raames täiendavad analüüsid järgmiste punktide osas (täpsustused vt eelnevalt): o valgusreostus o õhureostus o veereostus (sh koos ja ilma tanklata) o mürareostus o sadama ehituse mõju mereäärse ala kinnikasvamisele	Eelnevad punktid annavad käesolevale arvamusele vastuse.
- Tuua välja ja kirjeldada olemasoleva/välja kujunenud elukeskkonna säilitamise ja hoidmise vajadus ning tuua välja DP tegevuse järgsed mõjud sellele.	KSH aruanne käsitlebki erinevaid mõjusid. Kokkuvõte on toodud ptk 6.
- Määratlada ja/või käsitleda Käsmu küla rannikuala „Supluskohana“, mille kohta on olemas vastavalt EL ja Eesti direktiivid ja normid. Tuua välja DP mõjud nendega võrreldes ja normidest kinnipidamise vajadus ning meetmed.	Koostatavas üldplaneeringus on planeeritava supluskohana tähistatud sadamast lõunasse jääv ala. Tegemist ei ole avaliku supluskohaga, millele Terviseamet teostaks seiret. Ametlik supluskoh (supelrand, millele teostab Terviseamet järelevalvet) on hetkel Võsu rand. Supelrand on üldplaneeringuga määratud ala veekogu ääres, mille põhiülesanne on inimestele puhkuse võimaldamine.

	<p>Olulisematele supluskohtadele on üldplaneeringus määratud supelranna maa-ala maakasutuse juhtotstarve, kus rakenduvad looduskaitseeseadusest tulenevad ehituskeeluvööndi tingimuste leevendused. Supelranna ulatuses on lubatud rajada (ka ehituskeeluvööndi ulatuses) avalikult kasutatavaid teenindavaid rajatise – nt pingid, prügikastid, riietuskabiinid, palliplatsid, mängu- ja spordirajatised, vetelpäästetorn, teisaldatavate tualettide alused, paviljon, varjualune, valgustid, grillimiskoht, juurdepääsemiseks vajalikud teed ja parklad jms.</p>
<p>- Kinnistute (sh ja eriti) DP lähiala kinnistute omanikele ja/või seda kasutavatele inimestele seoses sadamaga tekkivad erinevad mõjud ja riskid tuleb välja tuua.</p>	<p>KSH hinnangul on sadama rajamise ja kasutamisega kaasnevad mõjud naaberkinnistutele üldiselt väheolulised ja juhitavad, arvestades kavandatava tegevuse mõõtmeid ja iseloomu (väikelaevade sadam, hooajaline kasutus).</p> <p>Eeldusel, et kavandatud keskkonnatingimusi järgitakse, ei kaasne olulist negatiivset mõju elukeskkonnale ega kinnisvara kasutusvõimalustele.</p> <p>Täpsustused ja riskide maandamine toimuvad ehitusprojekti ja tegevusloa etapis koostöös Keskkonnaametiga.</p>
<p>- Analüüsida KSH-s välja toodud võimalikku positiivset mõju turismile ning võrrelda seda eelnevalt märgitud ning analüüsimist vajavate negatiivsete mõjudega nii kinnistuomanikele, puhkajatele kui külalistele. Kaaluda neid mõjusid.</p>	<p>KSH aruannet täiendatakse ja lisatakse ülevaade võimalikest häiringutest ning nende leevendusmeetmetest.</p>
<p>- Kaaluda võimalust jätta ära tankla ja pilsivee vastuvõtmise väljaarendamine. See vähendaks oluliselt keskkonnariske.</p>	<p>KSH-s on selgitatud, et see on veelgi suurem oht (nt kanistriga), ohutum on teha seda kontrollitult (vt KHS lk 42)</p>
<p>Eraisik H.M, 30.09.2025</p>	
<p>Olen Käsmu küla elanik ja saadan oma kirjaliku arvamuse Käsmu sadama detailplaneeringu osas.</p> <p>1. DP SK lk 11 tuuakse välja, et TLÜ koostatud töös tuuakse välja, et „kuna piirkonnas ei leidu ühtegi väikesadamat, kuhu saaks minna tormivarju alusega, mille ohutu navigeerimise süvis oleks üle 1,5 m, siis on tegemist väga vajaliku arendusega, mis on oluline ka merekuultuuri arendamise vaatest.“ Palun selgitada, mis peetakse silmas „piirkonna“ all – see jääb ebaselgeks, sest nt Vergi sadam pakub varju ka suurematele laevadele. Palun lisada võrdlus lähimate naabersadamatega (Vergi, Võsu, Eisma, Viinistu, Hara). Praegu jääb ebaselgeks, miks Käsmu on nii eriline koht, arvestades, et ajalooliselt ei ole Käsmus suurt sadamat olnud.</p>	<p>Sadamakohtade võrdluse koostaja on piirkonnana käsitlenud Käsmu lahte, kus on hetkel Võsu sadam, mille sügavus teisendatuna keskmisele veetasemele on umbes 0.87 m (sadamaregistris on antud EH2000 süsteemis, mis tegelikult ei ole meie keskmine meretase, vahe on seal 23 cm). Seega saab üldistada, et selles lahes ei ole ühtegi sadamat, kuhu oleks ohutu siseneda laeval, mille süvis on üle 1,5 meetri.</p> <p>Laiemalt vaadates on Viinistu (umbes 14 km), mille väikseim sissesõidu süvis on 2.1 m EH järgi, mis on siis keskmise meretaseme korral 1.87 m. See on turvaline sügavus kuni 1.5 m laevadele, aga suurema süvisega sinna pigem varju otsima ei minda. Kuna seal pole</p>

	<p>merekaardi järgi ka korralikku mõõdistust, siis luges töö koostaja seda nõ mittesobivaks.</p> <p>Eisma lubab sisse sõita kuni 2 m süvisega, Vergi miinimum sügavus on siis EH-süsteemist teisendatuna 2.57 m.</p> <p>Ainsana lubab kuni 3 m laeval sisse sõita Hara sadam (seal on selle sügavusega vaid ujuvkaid).</p> <p>Ehk kui laev millel on süvist 2 või rohkem meetrit, on ametlikult ohutud Hara ja Vergi. Haralt Vergile umbes 45 km, mis on meresõidu ohutuse mõttes väga suur vahemaa.</p> <p>Korraliku süvisega Hara sadam on mööda merd umbes 35 km kaugusel, veidi väiksema süvisega Vergi asub veidi alla 20 km kaugusel aga suurema süvisega alustele on seal väga vähe kohti kai ääres ja ka Eisma sadam asub umbes 30 km kaugusel ja ka seal on väga vähe kohti suurema süvisega alusele. Töö koostaja hinnangul võib näiteks suvise äkilise äikesetormi korral tekkida olukord, kus kõik väikelaevad püüavad korraga varju minna. Arvestades väikelaevade arvu pidevat kasvu, sealhulgas suurema süvisega aluste lisandumist, on olukord juba praegu lähedal kriitilisele piirile ning tõenäoliselt ületatakse see lähitulevikus.</p>
<p>2. Vastuolu DP SK – lk 7 tuuakse välja, et „Käsmu lahe puhul on tegemist hüdroloogiliselt aktiivse piirkonnaga, kus tugevad tormid võivad setteid suurel hulgal ümber paigutades merepõhja struktuuri muuta.“ ning lk 12 – sadama mõju „rannaprotsessidele ja vastupidi on minimaalne, liikuvad setted sisuliselt puuduvad.“ Seega jääb ebaselgeks, kuidas sadama mõju on nii minimaalne, kuid tegemist on hüdroloogiliselt aktiivse piirkonnaga.</p>	<p>Arvamuses välja toodud vastuolu on tingitud erineva ruumilise ulatusega kirjeldustest samas dokumendis. Esimese väitega (hüdroloogiliselt aktiivne piirkond) kirjeldatakse Käsmu lahe piirkonna üldiseid hüdrometeoroloogilisi tingimusi, samas kui teine väide tugineb spetsiifilisele kohapealsele uuringule, mis tuvastas, et sadama asukohas on liikuvat liiva väga vähe, mistõttu on sadama rajatise negatiivne mõju rannaprotsessidele ka minimaliseeritud. Seega vastuolu puudub, vaid tegemist on kahe erineva ruumilise skaalaga kirjeldusega (regionaalne vs. lokaalne).</p>
<p>3. Parkimine – DP SK lk 16 on viidatud liikuvuse hinnangule, kus on välja toodud „arvestades suvist lisanduvat liikluse hulka suvisel perioodil ei avalda Käsmu sadama arendamine olulist mõju kohalikule liiklusele.“ – Aga juba täna on suvisel perioodil poodi minekuks keeruline autole parkimiskohta leida. Seega kui lisandub suurem sadam, siis ilmselgelt võrreldes tänasega liikluskoormus suureneb. Samuti kuidas on tagatud jalakäijate ohutus. Kas oleks võimalik võrrelda andmeid teiste Eesti sarnaste sadamatega, milline on seal täiendav suvine liikluskoormus, kui sadamakohti on nt 50 alusele.</p>	<p>Kiirusepiirangud ja akvatooriumi kasutamise reeglid sätestatakse sadama eeskirjades ja teostusprojektis, mis on kooskõlas Transpordiameti nõuetega ja mille eesmärk on tagada ohutus sadama sissesõiduteel ja akvatooriumis. Jalgrataste parkimiseks on võimalik laiendada olemasolevat jalgrataste parklat Käsmu poe juures. Sellist analoogset sadamat ja andmeid, millega võrdlus võiks olla asjakohane, arvatavasti ei ole.</p>

<p>4. Reostuse ohud - DP SK lk 18 toob välja, et „Piirkonnas puudub tsentraalsete sajuvete kogumise ja ärajuhtimise süsteemi projekt. Arvestades eeldatavalt adalat sõiduautode sadama liikluskoormust ja väikest parkimiskohtade arvu (9 parkla kohta), siis õli-, bensiini- ja liivapüüdureid planeeringu alale ette ei nähta. Palun selgitada, miks sest reostusriskid on selgelt mainitud (planeeritav tankla, kütusekäsitus) – võimalik reostus võib tekkida nii maal (nt tangin kanistriga sadamast kütust, auto lekib) või vees, nt lekkiv laev, kes sõidab sadamasse või väljub sadamast.</p>	<p>Detailplaneeringu materjale täiendatakse.</p>
<p>5. DP SK lk 21 toob välja, et „Käsmu sadama arendamine suurendab Käsmu majanduslikku potentsiaali ja loob juurde ja võimendab olemasolevaid tegevusvaldkondi (turism, kalapüük jms)“ - praegu on see lihtsalt kirjeldav, puudu on näited, kui palju siis suurendab (nt kui palju uusi külastajaid, mis perioodil) – ja kui suureneb turism, ning liikluse mõju seos (kui turism kasvab, kui palju suureneb autoliiklus – millised on leevendusmeetmed arvestades Käsmu väheseid ühistranspordi võimalusi). Ka DP SK lk 24 viitab, et „majanduslik mõju on positiivne“, aga puuduvad arvutused, mudelid selle väite tõendamiseks.</p>	<p>Käsmu sadama arendamise majandusliku ja sotsiaalse mõju hindamisel on kasutatud valdavalt kvalitatiivset lähenemist, mis hindab arenduse potentsiaali, mitte aga konkreetseid finantsmudeleid või prognoositavaid külastajate arve. Tähelepanu all on keskkonna- ja sotsiaalne jätkusuutlikkus, mitte majanduslik teostatavus. Konkreetsete külastajajumbrite prognoosimine ei kuulunud KSH ülesannete hulka.</p>
<p>6. Sadamasse sissesõit on planeeritud DP SK järgi Vörkneeme muuli poolt – puudu on analüüs, milline müra, võimalik reostus, visuaalne häiring kaasneb nendele Käsmu elanikele, kelle krundid jäävad planeeritava sadama ja Vörkneeme muuli vahele – kas elanikud saavad ka edaspidi otse oma koduhoovist käia ujumas või peavad hakkama arvestama, millal paat soovib sadamasse sõita/väljuda sadamast (ehk siis kas planeeritud nn avalik ujumiskoridor), kas võib kaasneda täiendav õine valgusreostus, millised on kiirusepiirangud akvatooriumis/sissesõitmisel. Need kriteeriumid tuleks kõik välja tuua ja siduda DP andmise tingimustega.</p>	<p>Kiirusepiirangud ja akvatooriumi kasutamise reeglid sätestatakse sadama eeskirjades ja teostusprojekti, mis on kooskõlas Transpordiameti nõuetega ja mille eesmärk on tagada ohutus (sh ujujate ohutus) sadama sissesõiduteel ja akvatooriumis. Eeskiri peab sisaldama nõudeid veesõidukite liikumise (sh kiiruse) ja sissesõidu kohta, et minimeerida häiringut Vörkneeme muuli lähedal asuvatele kruntidele. Supluskohtadena on koostamisel olevas üldplaneeringus tähistatud mitu Käsmu randa, mis siiski ei ole seaduse mõttes ametlikud supluskohad, seega regulaarset suplusvee seiret seal ei teostata. Detailplaneeringu seletuskirja ehitusprojekti nõuete peatükki täiendatakse detailplaneeringu koostamise käigus.</p>
<p>7. Analüüsimate on jäetud sadama ja Vörkneeme vahelisse alasse jäävate kinnistute võimaliku majandusliku väärtuse muutumisega. KSH lk 43-44 tuuakse välja, et „Kuna ümber muuli suudavad kanduda peenemad/kergemad setted, siis see soodustab taimestiku kasvu vahetult sadamast lõunapoole jääval rannalõigul. Tegemist ei ole keskkonnale ohtliku ega kahjuliku mõjuga, kuid see ei pruugi olla atraktiivne sadamast lõuna pool asuvate kinnistute omanikele.“ –</p>	<p>Detailplaneeringu seletuskirja elluviimise tegevuskava peatükki täiendatakse, et tuleb sõlmida kokkulepped hoolduse teostamiseks (taimestiku niitmine, vajadusel koristamine ja äravedu) vahetult sadamast lõunapoole jääval rannalõigul (maksimaalselt kuni Vörkneemeni)</p>

Palun DP SK-s selgitust, kuidas on plaanis see probleem lahendada. KSH pakub erinevaid võimalusi, aga DP SK ei paku ühtegi konkreetset lahendust. See konkreetne lahendus tuleks siduda DP andmise tingimustega.	
8. Laiemalt on DP SK-s analüüsimata mõju Käsmu kinnisvarahindadele seoses uue sadamaga. KSH lk 44 toob välja, et ühelt poolt võib sadama rajamine suurendada piirkonna atraktiivsust. Aga teiselt poolt toob kaasa suurenenud müra ja liikluskoormuse, mis võib mõjutada elukvaliteeti negatiivselt ja vähendada kinnisvarahindu lähedal asuvates piirkondades.	Planeeringu tasandil on kinnisvara väärtuse rahaline (kvantitatiivne) hindamine keeruline ja see ei ole KSH ega DP eesmärk, kuna väärtus sõltub paljudest teguritest, sealhulgas turuolukorrast. Leevendavad meetmed, mis on välja toodud arvestavad piirkonda tervikuna sh kinnisvara väärtust.
9. Pakutavad sadama teenused ja selle mõju külale – DP SK lk 24 toob välja, et sadam toob kaasa juurde kohalikke teenuseid. Palun loetleda, mis teenused need on ja kuidas on tagatud nende pakkumine. Tavaliselt on sadamas nt WC/duššid, reovee ära andmine (arvestades, et planeeritud on 50 kohta laevadele, siis on tegu päris suure koormusega).	Sadama saab pakkuda järgmisi teenuseid: pilsivee äraandmine, elektriühendus, tankla, püügiriistade hoiuruumid kaluritele, avalik-ühiskondlikud pinnad WC-ga sh hooajaline kohvik.
10. Jääb ebaselgeks, miks on vajalik just nii suure kohtade arvuga sadama loomine. Nt Eisma sadamas on 27 kaikohta (Sadamateenused – Eisma sadam), Viinistu sadamas 24 kaikohta (Viinistu Sadam), Vergi sadamas on 20 kaikohta (vergisadamakai – VÕSU), Võsul juba on suurem sadam (56 kaikohta, Võsu Sadam - Võsu Sadam MTÜ). Aga kõiki neid sadamaid ühendab see, et neil on suured maa-alad sadama teenindamiseks, seda pole aga Käsmu planeeritaval sadamal.	Võsu sadama puhul on käsil selle laiendamine. Planeeritava Käsmu sadama näol on tegemist väikesadamaga ja paadikohtade arvu piiramine ei vähendaks vajadust rajada piisavate mõõtmetega kaitset lainetuse mõju eest. Arusaadavalt on mõistlik, kui hoida vajalike sadamakonstruktsioonide suurus ning maksumus ja paadikohtade arv majanduslikult põhjendatud suhtes. Huvitatud isik on prognoosinud sadamakohtade nõudlust, küsitledes paadiomanikke, võrreldes muu hulgas ka paadikohtade nõudlust ja laienemisvajadust Teie poolt viidatud sadamates ning jõudnud järeldusele, et väiksema sadama rajamine ei ole otstarbekas.
Eraisik M.L, 30.09.2025	

<p>1. Kristenbruni laeva vrakk.</p> <p>Teen ettepaneku lisada DP materjalidesse selge veega tehtud fotod (video kaadrid) Kristenbruni vrakist ja ankrust (mille asukoht on Lemeti kivist põhja pool madalas vees - kirde suunas ca 15m kaugusel.) Fotod on lisatud siia kirja lõppu ja neid on ka näha ka Youtube-i 2022 videos. SK100_Seletuskiri.pdf failis on kirjas "Vrakk on kaetud paksu vetikate kihiga ja erinevaid laevadetaile on põhiosa ümbruses veelgi."</p> <p>Leian, et arheoloogid käisid ebasoodsal ajal vrakki vaatamas, kui on vetika kasvuaeg. Kevadel ja sügisel seda seal aga pole.</p> <p><i>/...ülevaade vraki juurde sukeldumistest ja lingid youtube-i videodele, mis on leitavad tervikkirjas.../</i></p> <p>2. Esitan vastuväite vraki seisukorra ja väärtuse suhtes.</p> <p>DPs on kirjas "Uuringu ja sukeldumise teostanud arheoloogide Ivar Treffneri ja Priit Lätti hinnangul ei ole vrakk kultuurimälestis:</p> <p>"Arvestades vraki ajalugu ja vraki jäänuste tänast seisukorda (säilinud on väga vähe), ei ole meie hinnangul antud vrakil kultuuriväärtust. Me ei näe ka seda, et planeeritavad ehitustööd sadama alal mõjutaksid olulisel määral vraki seisukorda."</p> <p>Nõustun, et vrakist on säilinud vähe (samas on see palju – 13 meetrit pikk ja 2 m lai, kui kogu laev oli 32 m pikk), kuid see on kohalikule inimesele tähtis ja huvitav vaatamisväärsus, sest sisaldab ajalugu ja seda on võimalik lihtsalt vaatamas käia - vabasukeldudes ja ilma hingamisaparaadita. Oma käega on võimalik katsuda purjelaeva Kristenbruni!</p> <p>Kui palju sadama ehitus setete liikumisega seda vrakki matakas ja ka ankrut matakas? Ma ei oska seda hinnata - oleneb palju matvat materjali nendele objektidele peale kuhjub.</p> <p>Ankru juures on ka vaatamisväärsus Kristenbruni massiivne kett - mida 2022 video keskkohas näha on.</p> <p>Leian, et vrakk on eriline juba selle pärast, et tavaliselt nii madalas vees - ca 4m sügavusel ei säili vrakid. Tormid lõhuvaid neid, aga praegune vrakkiosa on säilinud samas kohas 2025-1934 = 91 aastat!</p> <p>Sel vrakil on turismipotentsiaali. Lihtsalt panna sinna Veeteedeametiga kooskõlastatud poi ja inimesed võivad vabasukeldudes või ballooniga käia vaadet nautimas. Lisaks on vraki kaldapoolses otsas 2 meetrit loode suunas vee all huvitavad palgid - põhja-lõuna suunaliselt. Vee all on videos (2022) ka näha L-kujulised metallist laevadetailid, mis asuvad vrakist edela suunas ca 7 m kaugusel.</p>	<p>Vrakk jääb planeeritavast alast välja (~10 m) ja see säilib seal samal moel nagu see on seni säilinud. Detailplaneeringu käigus tehti lehviksonari uuringu andmete analüüs tuvastamaks objekte, mis jäid sonaripildile.</p> <p>Vraki kultuuriväärtust ei mõjuta vetikate olemasolu või puudumine. Välitööde tegemise ajal olid vrakil vetikad ja kehvemapoolne nähtavus, kuid see ei ole asjaolu, mis midagi muudaks. Muinsuskaitseamet on aruande kooskõlastanud ja kas tegemist on kultuuriväärtusega ei otsusta aruande koostaja, vaid Muinsuskaitseamet. Seni ei ole vrakki kultuurimälestiseks tunnistatud.</p> <p>Nähtavus vee all võib muutuda sügavuse ja ajaga (isegi minutitega). Erineval sügavusel võib olla täiesti erinev nähtavus, muutudes väga heast (10-15 meetrit) mõne meetriga väga halvaks (mõned sentimeetrid).</p>
---	---

Kui palju sadama ehitus setete liikumisega seda vrakki matakas ja ka ankrut matakas? Ma ei oska seda hinnata - oleneb palju matvat materjali nendele objektidele peale kuhjub. Ankru juures on ka vaatamisväärsus Kristenbruni massiivne kett - mida 2022 video keskkohas näha on.

3. Väljendan kahtlust arheoloogide kavatsustes ja aususes.

Kui DP materjali lugeda, siis on kirjelduses, et kaks arheoloogi käisid Kristenbruni vrakil suvel, kui selle küljes oli palju vetikaid ja halb nähtavus. Tehtud pildid jätsid mulje nagu vrakist pole midagi järel - ainult rohelised vetikad. See aga jätab avalikkusele vale mulje.

Lisaks ütlevad nad, et säilinud on vähe ja sel pole kultuuriväärtust. Ja usuvad, et sadamaehitus ei mõjuta selle seisundit.

Lisaks ei leinud arheoloogid ega maininud teist kultuuriväärtust - suurt ankrut ega ketti.

Esiteks võib öelda, et äkki see oli tõesti nende arvamus.

/...punkt 3., leitav tervikkirjas.../

Arvan, et kohalikele inimestele ja eesti ja välismaa sukeldujatele on Kristenbruni vrakk sarnase väärtusega - kohaliku ajalooga vaatamisväärsus.

<p>4. Sadama merepõhja uuringud näitavad, et poole kavandatud sadama pealt muutub ehitus ohtlikuks.</p> <p>Uuringus on viirsavi kiht keset sadamaplaani ja edasi ida suuna sügaviku poole on 10m paks liivakiht - kuristikust alla. Viimane võib liikuma hakata, kui sadama idamuul üritakse sinna peale ehitada.</p> <p>Arvan, et see on hea põhjus vaateid rikkuvat, nii suurt sadamat, mitte teha.</p>	<p>Täpne lahendus antakse ehitusprojekti ja arvestatakse pinnaseuuringutega.</p>
<p>5. Suurte 3 aluse ja 20 jahi ära mahutamiseks võib hoopis poid panna.</p> <p>Sadamaplaanil olevad väiksed alused mahuvad juba olemasolevasse illegaalsesse sadamasse ära.</p> <p>Teen ettepanekud, et H. H. 20 m pikkune itaalia politseikaater pannakse poi külge, sama T. P. suur jaht ja ka T. T. tuttavate omad.</p> <p>...</p> <p>Lisaks on saanud 20m pikkune H. H. kaater maabuda ka olemasolevate illegaalsete paadisildade külge (lõuna paadisild oli seadustatud) ja nüüd uute ujvkaide külge.</p> <p>Nii, et jätame Käsmu ilusaks. Ärme ehita seda suurt sadamat. Panema kasvõi 40 poid selle asemel. Transporti võib korraldada juba töötav sadamakapten, kes sõidab golfiautoga ringi. Probleemi poilt maale saamisega pole, lisaks on merepääste RIB paat olemas ja ta kalapaat Sodru ja veel väike RIB.</p> <p>Siiani on jahid käinud Käsmus 2 poi otsas ja arvan, et inimesed on õnnelikud olnud Käsmut külastades.</p> <p>Poid on turvalised kohad, kus jahte hoida ja suuri aluseid. Ajalooliselt on Käsmu laht ise olnud looduslikuks sadamaks. Sellepärast on siin 70 purjekat esimesel Eesti ajal ankrus talvitunud.</p>	<p>Käsmu laht on madal ja tuuleoludele avatud lahesopp, kus üksnes poide kasutamine ei võimalda tagada piisavat ohutust ja kaitset tormide ajal.</p> <p>Planeeringus ei kavanda suurt komertssadamat ega laevade talvituskohta, vaid väikelaevade sadamat, mille kasutus on hooajaline ja mille mõõtmised lähtuvad ohutu laevaliikluse ning olemasoleva kaldajoone piirangutest.</p> <p>Kavandatud väikesadam korraldab olemasoleva olukorra ja tagab ohutu ning keskkonnanõuetele vastava kasutuse. Planeering ei ole koostatud üksikute isikute huvides, vaid avaliku ja keskkonnakaitselise eesmärgi täitmiseks.</p>
<p>Kultuuriministeerium (Kristiina Alliksaar), 30.09.2025 nr 3-12/854-2</p>	
<p>Haljala Vallavalitsus teavitas Käsmu sadama detailplaneeringu (DP) ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust.</p> <p>Kultuuriministeerium planeeringualaga piirneva ja riigile kuuluva Merekooli tn 1 kinnistu riigivara valitsejana kinnitab veelkord, et me ei ole vastu sadama arendamisele muuseumi kinnistu kõrval. Samas rõhutame, et kohalik omavalitsus peab menetluse korraldama kõiki huvitatud osapooli kaasates ja nende huvisid kaaludes, sh saavutama kogukonda arvestava kokkulepe nii sadama asukoha kui ka suuruse osas.</p> <p>Edastame Kultuuriministeeriumi arvamuse ja tähelepanekud DP ja KSH aruande eelnõule osas, mis puudutab Merekooli tn 1 kinnistu kasutust ning muuseumi tegevust antud kinnistul.</p> <p>1. Liikluskorraldus</p>	<p>Arvamusega arvestatakse, detailplaneeringu koostamisel korrigeeritakse planeeritava avaliku transpordimaa krundi suurust.</p>

Juhtisime juba KSH väljatöötamise kavatsuste ettepanekute esitamise etapis (Haljala Vallavalitsuse 25.10.2022 kiri nr 7-1/50-34 ja Kultuuriministeeriumi 29.11.2022 vastuskiri nr 3-12/1845-2) tähelepanu sellele, et Merekooli tänava kinnistu lõik Merekooli tn 1 kagunurgas asuvatest abihoonetest kuni kinnistu kirdenurgas asuva tuletornini peab jääma ka edaspidi avalikus kasutuses oleva Merekooli tänava osaks, st seda ala ei saa liita sadama kinnistuga.

Nimetatud maa-ala ja tee teenindab muuhulgas Merekooli tn 1 kinnistul tegutseva muuseumi ning teiste jalgsi liikujate huve külastada miljööväärtusi: tuletorn, vaade tuletorni juurest Lemeti kivile ja merele, vaatetorn ja laevaehitusplatsi tähis (hirve skulptuuriga kivi). Lisaks on Merekooli tn 1 abihoone (DP põhijoonisel märgitud „garaaž“) laevaehituse töökoda, mille uksed avanevad Merekooli tänava poole. Sinna peab ka edaspidi olema tagatud transpordiga vaba juurdepääs avalikus kasutuses olevalt tänavalt, sest laevaehituse juures on manööverdusruum väga oluline. Merekooli tänava n-ö pikendus Merekooli tn 1 abihoonete taha on olnud ajalooliselt kasutusel juba hoonete ehituse ajast.

Kuna muuseumi ning Käsmu kaupluse ja puhkemaja vaheline Merekooli tänava osaks olev plats ei võimalda hästi suuremate transpordivahendite manööverdamist, siis hetkel on muuseumi külastajate busside liikumine lahendatud nii, et need pööravad antud platsilt sadama poole ja teevad ümber pööramiseks ringi ümber Merekooli tn 1 abihoonete. See võimalus peab säilima ka edaspidi avaliku kasutusega tänavalt.

DP-s on Merekooli tn 1 abihoonetest kuni majakani kulgevat Merekooli tänava maa-ala (DP põhijoonisel märgitud ajutine krunt 1C) näidatud kui sadama kinnistuga (positsioon 1) liidetavat krunti, mitte kui avalikult kasutatava Merekooli tänava kinnistu (positsioon 2) osa. DP seletuskirja peatükis 3.4 (lk 14) on märgitud üldiselt, et krundid positsioon 1 ja positsioon 2 on avalikus kasutuses, seega eraldi servituuti Merekooli tn 1 garaažile ligipääsuks ei määrata. Sellega ei saa nõustuda. Kuna teadaolevalt ei planeeri sadamat arendada ja edaspidi hallata vald, siis sellise kruntimise lahenduse korral (krundi 1C liitmine sadama kinnistuga) ei pruugi ala olla enam kõigile avatud, kuivõrd sel juhul on tegemist eramaaga, millel liikumist ja sissesõitu transpordivahenditega erasadama haldaja turvalisuse vms huvides piirata võib.

DP materjalidest ei selgu seejuures, miks on vaja Merekooli tänav kinnistu osaks olev DP ajutise krundina 1C tähtistatud maa-ala liita sadama kinnistuga. Ajutine krunt 1C peaks jääma ka edaspidi Merekooli tänava kinnistu (positsioon 2) osaks. Vastupidisel juhul tuleb

<p>kindlasti seada servituut Merekooli tn 1 kinnistu kasuks, et tagada ligipääs garaažile ning muuseumi teenindavale ja külastajate transpordile.</p> <p>Lisaks juhime tähelepanu, et ajutise krundina 1C tähistatud maa-alale jääb hirve skulptuuriga kuju (DP põhijoonisel tähistatud kui „kivirahn“), mille hooldamiseks ja kasutamiseks on Kultuuriministeerium Haljala vallalt taotlenud 2022. aastal nii servituudi seadmist kui ka välja pakkunud koostöökokkuleppe sõlmimist. Mõlemad ettepanekud on vald tagasi lükanud. Oleme jätkuvalt seisukohal, et skulptuuriga kivi kuulub eelkõige muuseumikompleksi juurde ning vajalik on seada servituut või sõlmida muud liiki kokkulepe selle edaspidise kasutuse ja korrashoiu tagamiseks.</p>	
<p>2. Parkimiskorraldus</p> <p>KSH-s viidatud liikuvusuuring toob välja, et peamiseks väljakutseks Merekooli tänaval on parkimine, mis seoses erinevat asutuste külastajatega võib olla väga pingeline. Täna kasutatakse parkimiseks peamiselt Merekooli tänaval muuseumi ning kauplus/puhkemaja vahelist laiemat ala. Seejuures on liikuvusuuringus ja KSH-s ekslikult viidatud, et kauplus/puhkemaja ees on 7–8 kohta parkimiseks ja muuseumipoolsel küljel samuti ruumi 6–7 sõiduki parkimiseks piki tänavat. Tegelikuses on parkimiskohti vähem – 3 kohta kaupluse/puhkemaja ees ning lisaks kuni 9 kohta muuseumipoolsel küljel (seejuures risti, mitte piki tänavat).</p> <p>DP seletuskirja kohaselt sadama toimimiseks vajalikuks autotranspordiks ei kavandata pikaajalist parkimisvõimalust (kavandatakse vaid teenindamiseks vajalikku liiklust ning lühiajalist parkimist) ning vajadusel täiendavate parkimisvõimaluste loomist sadamast eemale. See aga ei välista, et ka sadama külastajad hakkavad pikaajaliseks parkimiseks kasutama siiski Merekooli tänavat.</p> <p>DP-s vajab selgemat käsitlust, kuidas on kavas lahendada parkimiskorraldus Merekooli tänaval (positsioon 2 alal), kuivõrd seda hakkavad tulevikus lisaks tänastele muuseumi ja kaupluse/puhkemaja külastajatele kasutama ka sadama külastajad. Kui muuseumi ja kaupluse külastajate puhul võib eeldada eelkõige lühiajalist (kuni mõne tunnist) parkimist, siis puhkemaja ja sadama teenuste kasutajad vajavad tõenäoliselt pikemaajalist parkimist. DP-s ja seletuskirjas vajab selgitamist, kuidas lahendada parkimiskohtade tähistus ja parkimiskorraldus Merekooli tänaval nii, et tagatud oleks eelkõige (külastajate) lühiajalise parkimise vajadused ning kuidas suunata muuseumi, kaupluse/puhkemaja ja sadama töötajate jm pikemaajase vajadusega parkimine konkreetse asutuse kinnistule või eemale loodud vastavatesse parklatesse.</p>	<p>Paaditreilerite parkimiseks tehakse detailplaneeringu koostamise käigus koostöös Võsu sadamaga ja lepatakse kokku paaditreilerite parkimine Võsu sadamasse.</p> <p>Kergliikluse soodustamiseks laiendatakse Käsmu poe jalgrataste parklat.</p> <p>Sadama liikluskorraldus lahendatakse ehitusprojektis.</p>

Sihtasutus Käsmu Meremuuseum, 30.09.2025

SA Käsmu Meremuuseumi poolt järgmised tähelepanekud Käsmu Sadama DP Ja KSH väljapanekule.

/...ülevaade ajaloost ja faktide viited, mis on leitav tervikkirjas.../

Tõdeme et, SA Käsmu Meremuuseumile on oluline, et muuseumi ümbrusesse jääval alal säiliks peale sadama kordategemist väärtuslik elu- ja looduskeskkond. Meile on arusaadav, et kõik erinevad kaitsepiirangud detailplaneeringu alal on kehtestatud põhjusega, hoidmiseks ja säilimiseks.

Mõtted sadamateenuse arendamisest Käsmu külas pärandkultuurist lähtuvalt ja säästvate arengule keskendudes.

Nagu ka DP materjalide lisas olevas sadama kohtade uuringus on käsitletud Käsmu rannaalale iseloomuliku olemust, Käsmu rannakivid olid rannale looduslikuks lainemurdjaks, ajalooliselt kasutasid Käsmu rannas elavad inimesed lautrikohti ja paadisildu, mida alati igal kevadel taas korda seati. Vanasti muudeti kivide asukohta vaid lautrikohtade loomiseks, mis olid väga kitsal alal ning ei põhjustanud rannaprotsessidele märkimisväärset mõju. Infoks, suuremad jahid ja purjekad olid ankrul, ankru- e haalpoil. Ratsionaalne mõtlemine oli tarkus ning vajaduspõhine ja jätkusuutlik elukorraldus oli prioriteet.

Poidele ankurdatud jahte ja purjekaid saab teenindada mere-taksodega, mis baseeruvad Käsmu ujuvkaide, paadisildade lähedal. Sisuliselt seda teenust juba tehakse nt 2024 a. kui Merepäevade külalis purjekad peatusid Käsmu lahes. Ka Võsu sadamal võiksid sellised laevade ankurduskohad olla, selline lahendus on maailmas üldlevinud just odavuse, turvalisuse ja lihtsuse pärast, mis ei risusta loodust ja on vajaduspõhisusele orienteeritud ehk kaitsealal kasutamiseks võimalik sobiv alternatiiv ning annab tööd kohalikele noortele suvisel hooajal.

Ankurpoide asukohti saaks määrata vastavalt jahi süvisest ja tuulesuunast tulenevale vajadusele. Sel viisil oleks Käsmu Lahe rannaküladel enam võimalusi turismi arendamisest ja see ei koonduks vaid Käsmu küla tuumikalale.

Käsmu laht on madal ja tuuleoludele avatud lahesopp, kus üksnes poide kasutamine ei võimalda tagada piisavat ohutust ja kaitset tormide ajal.

<p>7) On mure, et tänase Käsmu sadama DP lahenduse otsingul alternatiive asukoha ja suuruse osas sisuliselt ei kaaluta, küll aga tehakse seda näiliselt ja üksteisele vasturääkivaid arvamusi kirja pannes.</p> <p><i>/...kirjeldus sadamas toimuvast, leitav tervikkirjas.../</i></p> <p>b) Kaalumisel peaks olema ka säästlikumad võimalused tuletorni aluse kindlustamiseks ja sadamateenuse arendamiseks Käsmu külas erinevates asukohtades, täna on juba Käsmus kasutusel 7 paadisilda, lisaks Merekooli 5 sadama asukohale on võrdlev sadama asukohtade uurimus käsitletud Sepa e Lainela ajaloolist sadamakohta, suure tagalaalaga ja hea ligipääsuga kui head võimalikku kohta ning mis ei asu ohtlikult neeme tipus nagu Merekooli 5 sadama koht ja peaks seega olema turvalisem sadama akvatooriumile. Näib, et vald, kes nii detailplaneeringus kui üldplaneeringus peaks erinevaid lahendusi kaaluma, selles DP ja KSH menetluses ei kaalu. Laual on ainus võimalik suurus, ainukeses võimalikus asukohas vaatamata uuringutes väljatoodud kitsaskohtadele ja puudustele arendusalal.</p>	<p>Koostatud on „Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsmu asula piirkonnas (käsmu lahe läänerannikul), koostajad Hannes Tõnisson ja Are Kont.</p> <p>Analüüsi käigus vaadati läbi kolm võimalikku sadamakohta, lähtudes sellest, et neid piirkondi on ka praegu või kunagi vähemal või suuremal määral paatide või väikelaevade sadamana juba kasutatud. Vaadeldi ka kogu Käsmu poolsaare idarannikut, kuid siin ei leitud ühtegi täiendavat sobilikku kohta.</p> <p>Võimalike sadamakohtade võrdlusuuring järeldas, et Merekooli 5 on keskkonnamõju mõttes eelistatum, eeldusel, et arvestatakse olemasoleva geoloogiaga.</p> <p>Tänased paadisillad ei paku võimalust arendada välja täisväärtuslikku väikesadamat, mis vastaks kaasaegsetele ohutus-, navigatsiooni- ja teenindusnõuetele (nt vajalik sügavus, veeala suurus).</p> <p>Merekooli 5 sadamakoht, kuigi asub neeme tipu lähedal, leiti olevat ökoloogiliselt vähem tundlik, arvestades Käsmu lahe ja Lahemaa rahvuspargi piiranguid.</p> <p>Planeeringuga kavandatav sadam on kompromiss, mis püüab arendada säästlikku sadamateenust asukohas, mis on ökoloogiliselt eelistatum, arvestades samuti, et sadama ehitamisel peab olema tagatud veeohutus.</p>
---	---

c) Soovime, et Käsma sadamat Käsma lahes planeerides võetaks arvesse juba toimivat vallasadamat Võsul, mis oma kodulehel mainib, et lähimad sadamad on Viinistu, Vergi, Kotka, Helsinki, Porvoo. Olemas on 56 kohta, elekter, joogivesi, parkimine, slipp, kütus (diiseli, bensiini), tankla autodele (diiseli, bensiini), WC, saun, restoran. Kehtestatud on detailplaneering Võsu sadama laiendamiseks, et kasutajajumbritest ning vajadusest vastu võtta suuremaid veesõidukeid süvisega kuni 3m. Samuti on vajadus erinevate sadamateenuste pakumiseks (veesõidukite talvine säilitamine, jooksev hooldus jms.

d) Lisaks ei ole tänane sadama DP ja KSH arvesse võtnud tõsiasja, et eelmise sadama DP lahenduses on ikkagi kehtestatud ja ellu viidud Merekooli tn 4 hoone planeerimine ja ehitus. **Tänane sadamaarendaja MTÜ Käsma Sadam aadress on Lääne-Viru maakond, Haljala vald, Käsma küla, Merekooli tn 4, 45601**, mida (majandusaasta aruandest selgub) renditakse välja majutusasutusele ja kauplusele. **Hoonel on kõik, mida sadama hoonetele vaja olemas (WC, vesi, ametiruumid kõrval on ka rattalaenuus jne), hoone taga on eriotstarbelised Käsma sadam tunnustega ehitatud kuurid.** Küla jaoks on sadama hoone olemas aastast 2017.

Kehtivas Lääne-Viru maakonnaplaneeringus on Käsma näidatud planeeritav väikesadam. Nii Võsul kui ka Käsma on sadamat vaja, et hoida toimivana sadamate võrgustik.

Käsma sadama eesmärk on korrastada olemasolev olukord ja tagada ohutu ning keskkonnanõuetele vastav väikelaevaliiklus. Merekooli tn 4 hoone olemasolu on arvesse võetud, kuid see ei kata sadama funktsionaalseid vajadusi (kai, tankla, jäätmekäitlus). Planeering ei dubleeri Võsu sadamat, vaid täidab Käsma küla kohalikku vajadust. Käsma sadam on eelkõige mõeldud Käsma küla elanike, kalurite ja harrastusmeresõitjate teenindamiseks ning kohaliku paadi- ja rannakultuuri toetamiseks.

8) Märkasime, et arutelu all oleva DP ja KSH väljapanekus on uurimus: Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsmu asula piirkonnas (Käsmu lahe läänerannikul). Lk 30, lõik arvamuse avaldusest. „On märgitud (kohalike sõnul, Aarne Vaik suulised andmed), et varasemalt on kasutatud Ojakari nuki piirkonda laevade ankrukohana. Siia piirkonda pole ilmselt võimalik mõistlike kulude ja keskkonnamõjuga tänapäevastele nõuetele vastava väikesadama rajamine. **Samuti puudub siin oluline taristu puhkajate jaoks. Väikealustele mõeldud sadam võiks siiski paikneda võrdlemisi rannikuasula keskuse lähedal ning võimalikult hästi ära kasutada juba olemasolevat taristut ning vaatamisväärsusi.**“

/...ülevaade erinevatest kirjanduslikest allikatest ja viited, mis on leitavad tervikkirjast.../

Lühidalt huvi korral leiab põhjuseid arendamiseks ka selles piirkonnas. Eriti kui märgata et selle piirkonna arenduse teema on sees nii maakonnaplaneerinus kui üldplaneeringus.

Arvamuses viidatud Kalaoja–Ojakari piirkond on ajalooliselt ja kultuuriliselt väärtuslik ning teema on asjakohane laiemas ruumilise arengu kontekstis. Käesolev DP ja KSH keskenduvad siiski Käsmu sadama-alale ja ei hõlma uute sadamakohtade kavandamist. Koostatud “Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsmu asula piirkonnas (Käsmu lahe läänerannikul)” toob välja, et Ojakari piirkonda ei ole ilmselt võimalik mõistlike kulude ja keskkonnamõjuga tänapäevastele nõuetele vastava väikesadama rajamine. Arvamuses toodud ettepanekud on väärtuslikud sisendid tulevaste arendus- ja planeeringuprotsesside (nt üldplaneeringu võimaliku täpsustamise) jaoks. Käsmu sadama DP ega KSH ei välista võimalust, et tulevikus arendatakse Lahemaa rahvusparki teisi piirkondi, sh Kalaoja ümbruses, kuid see ei ole käesoleva planeeringu ülesanne.

<p>9) Liikluse ja parkimiskorralduse kohta on keeruline arvamust avaldada, sest liikuvusuuringus, DP seletuskirjas, KSH-s ja võrdlevas sadama asukohtade uuringus on sedavõrd olulised vasturääkivused lahendustes ja faktides, et jääb arusaamatuks miks lasti teha uuringuid kui järeldusi ei ole arvesse võetud DP-s ja KSH-s, või on eelistatud üht uuringut teisele.</p> <p>a) Ei selgu, kus hakkab asuma sadama toimimiseks vajalik parkimisala päriselt. Kas seletuskirjas toodud Ranna tee 6 või KSH-s mainitud Neeme tee 5, kellega täpsemalt läbi ses osas räägitakse selle detailplaneeringu kontekstis. Kas Neeme teele tekkivat lisakoormust ja pöörderaadiuste tagamiseks ettevõetavast saab ka detailplaneeringus midagi täpsemalt sõnastatud, sest täna saab tõdeda fakti, et sadama transpordi parkimine selle DP lahendusega pole tagatud.</p> <p>b) Arenduse alaks on hooajal mai kuni september tegutsev Käsmu sadam, ehk tähtis on teada hooaja keskmine liikumiste arv Merekooli tänaval. Hetkel kirjeldab hooajalist liikumise koormatust vaid väide liikuvusuuringus: „Selge on see, et suveperioodil, kui inimesi liigub rohkem, nii sise- kui välisturism on haripunktis ning korraldatakse kontserte ja sündmusi, on Merekooli tänaval liiklust kohati kordades rohkem, kui tänav suudab teenindada.“ Selle kirjelduse peale on kummaline kavandada veel lisakoormust, ning nagu seda veel vähe oleks liita oluline tee maa st osa Merekooli tn sadamaalaga, mis on selle põhjendus? Tahan loetleda tõe huvides, millised huvigrupid Merekooli tn täna kasutavad igapäevaselt ning kindlasti ei ole tänaste kasutajate huvi kaotada või halvendada olukorda Merekooli tn liikluses:</p> <p>/...loetelu leitav tervikkirjast.../</p> <p>Fakt on, et Käsmu sadama tagala-ala piiratust väljendub selles, et ta on väikseima maismaa-alaga Eesti sadamaregistris olev sadam. Mistõttu on olemasolev ajaloolise tuumikala külastatavuse e liikluskooormuse tihedus suvisel hooajal ülioluline sadama suuruse kavandamise eeldus.</p>	<p>Ranna tee 6 ja Neeme tee 5 aadressidele parkimist ei kavandata.</p> <p>Paaditreilerite parkimiseks tehakse detailplaneeringu koostamise käigus koostööd Võsu sadamaga ja lepatakse kokku paaditreilerite parkimine Võsu sadamasse.</p>
<p>9. Palume, et arendaja MTÜ Käsmu Sadam juhatus sõnastaks ühemõtteliselt DP alal oleva sadamahoone planeeritava tegevuse. Nimelt on arendajad ajakirjanduses levitanud oma unistusi merevaatega restoranist. Sellisel juhul on vajalik ka seda parkimisküsimuses eraldi käsitleda (kliendid, teenindavad autod).</p> <p>Uuringus toodud numbrilised näitajad aastas (365 päeva) igapäevaselt 184 autot sisse sõitmas, arvestades, et aastas 8 kuud septembrist aprillini on transpordi hulk kordades väiksem suvitusajast, siis päris suvitushooaja külastatavuse näitaja peaks olema välja toodud, parkimisvõimalused külas on võimalik kaardistada ja analüüsida. Selgelt 50</p>	<p>Sadamahoonesse on kavas rajada hooajaline kohvik sadama külastajatele.</p> <p>Jalgrataste parklat Käsmu poe juures on kavas laiendada.</p>

<p>teenindatava laeva tarbeks sadama teenuse pakkumiseks loodud 9 parkimiskohta pole piisav. Milleks siis sellises mastaabis arendamine kui kaasnevad maismaal parkimisega taolised kõrval nähud.</p> <p>c) Rattaparkimise kohta loeme DP seletuskiri lk 15 „<i>Luuu sadamasse võimalused autole alternatiivsete liikumisviiside kasutusesoodustamiseks nagu näiteks jalgrataste parkimiskohad.</i>“</p> <p>Käsmu sadama detailplaneeringu liikuvuse hinnang, Jalgratas lk 9 „<i>Jalgratas võiks saada arvestatavaks alternatiiviks mootorsõidukile sadamasse jõudmisel, kuna pikaajalist parkimist sadama alal ette nähtud ei ole. See eeldab küll, et veesõiduk asub juba sadamas. Jalgratta liikluse soodustamiseks on oluline, sadamas kui sihtpunktis, turvaliste parkimisvõimaluste loomine ning ohutu juurdepääsu võimaldamine. Jalgrataste parkimine peaks olema mugav ning turvaline. Võimalusel näha ette varjualusega jalgrattaparkla ning ühe võimalusena võiks kasutada ka jalgrattakappe. Standardi „Linnatänavad“ EVS-843-2016 alusel peaks jalgratta parkimiskohtade arv olema minimaalselt 6. Kui arvestada paadikohtade arvuga sadamas, siis võiks arvestada siiski ~ 20 jalgratta parkimiskohaga.</i>“</p> <p>Paraku on sadamate võrdlevas uuringus toodud ühemõtteliselt välja lk 33, et , „Käsmu tuletorni sadamasse ei mahuks (rattarent, infopunkt jms.)“. Küll aga on rataste parkimiseks piisavalt ruumi Sepa sadama kohas, kinnitatakse samas uuringus. Tegelikuses on ka Merekooli 4 MTÜ Käsmu sadama hoone kõrval jalgratta parkla juba olemas.</p> <p>Elektriliste golfikärude ja jalgrataste ja tõukerataste kohta tuleb märkida, et Merekooli tn alal pole jalakäijate eraldusriba, väga sageli põhjustavad vaikselt liikuvad elektrilised sõiduvahendid jalakäijates ohutunnet, sest nad ei kuule kiirelt lähenevat sõiduvahendit. Lisaks peab aru saama, et Merekooli tänaval jalgsi liikuvad inimesed kulgevad Lemeti kivi kaema, naudivad vaateid ja vaatekoridore Käsmu Tuletornile, Kordonihoonetele (muuseum) ja Merekoolihoonele, nende eesmärk tänaval jalutades on tabada väärtuslikke vaateid, kõige enam fotosid Käsmu külalised on teinud vaatetornist, laevaehitusplatsi kivist ja Lemeti kivist. See tähendab, et sellisel transpordi tuiksoonel on sageli jalutaja tähelepanu hajunud kaamera objektiivi taha. Selge on see, et lisakoormus Merekooli tänavale suvitus hooajal kasvada ei saa, see on ohutuse ja turvalisuse küsimus.</p>	
<p>d) Käsmu Meremuuseumile on oluline, et säiliks ajalooline tee (Merekooli tänav) teenindamiseks muuseumi kasutuses olevaid abihooneid ja rajatisi nagu see on olnud seniselt muuseumi tegutsemise ajal. Muuseumi külaliste bussidele ja teenindavale muule transpordile (päästeautod, reovee vedu, ajalooliste laevade ja muuseumi laevade treilerid) liikumiseks on oluline, et suuremad bussid ja autod saaksid kulgeda Mööda Merekooli tänavat, muuseumi abihoone garaaž/töökoda paadikuur ja keldri vahelt Merekooli tn 1 kinnistule. Merekooli tn 1 abihoone garaaž/töökoda paadikuur reovee kaevu asukoht (4m</p>	<p>Detailplaneeringu lahendust korrigeeritakse ja tänavamaa krunti suurendatakse.</p>

<p>hoonest, Merekooli tn poole) võimaldab ainult Merekooli tn kaudu ligineda, mujalt ei ole see võimalik sest pöörde raadiused ei võimalda seda. Arvestades, et töökoda on laevaehituses oluline koht ei ole võimalik töökoda ilma teemaata kasutada. Merekooli tn ala kokku liitmine sadamaalaga detailplaneeringu käigus ei garanteeri meile tulevikus vajalikku tee kasutust tulevasel sadamaalal, küüniliselt mõjub märge servituudi kohta. Sellega ei saa me nõustuda.</p>	
<p>e) Rohealal kulgeval Merekooli tänava alal on oluline osa miljööväärtusliku ajaloolise kompleksi terviklahenduses, see pole kuidagi seotud kaasaegsete sadama rajatistega vaid on muuseumi tegevusega seotud kompleksi osa. Muuseumi hallatava nõukogudeaegse vaatetorni, jäljeõppeplatsi ja laevaehitusplatsi tähise kivi, mille otsas tähnikhirve skulptuur on ajaloolise kordonihoonel juurde kuuluv kompleksi osa. Vaatetornist tuletorni juurde viiv Merekooli tänav avanevate vaadetega Lemeti kivile ja merele on olnud avalik tee maa. Küsimus, mis põhjusel see tee peaks olema sadama ala? Vaatetorni ühele kinnitustrossile, mis asub mälestuskivi juures on vald andnud ligipääsu servituudi, sisuliselt vajame ka piirile jäävale trossile servituuti, pigem näeme et kogu Merekooli tn kulgumine säiliks senises mahus. Juhul kui seda tahetakse liita kellegi maaga, siis miks sadama alaga, muuseumile on see tee põhjendatult vajalik, sest sellel asuvad muuseumi kompleksi kuuluvad rajatised ja mälestised.</p>	<p>Detailplaneeringu lahendust korrigeeritakse ja tänavamaa krunti suurendatakse.</p>
<p>10. Murelikuks teeb selle Käsmu sadam DP versiooni puhul, kes päriselt vastutab selle tulemuse eest? Natura 2000 ja Lahemaa Rahvusparki alal plaanitakse arenduse läbi väga keerulist koostööde realiseerumist, aga kui keegi inimlikult eksib – toodud näites : „Oluline on vaid see, et neeme tipus olev sadam (väga intensiivne lainetus) saaks piisavalt hästi kaitstud tormilainetuse eest. Märkimata ei saa ka jätta geoloogia olulisust, kus peaks kindlasti arvestama sellega, et sadama merepoolne muul toetub liivale, mille all paikneb ebastabiilne viirsavi. Vajalik on ilmselt muulide toetamine selle all olevale moreenile.“ Veidi teisest kategooriast leiame näite, et Meremuuseumi teadurite vrakiuuring paari sogases vees tehtud vetikate rohke uduse foto põhjal, väidavad, et „Kristenbrun“ purjelaeva vrakk ei ole Käsmu külale oluline kultuuriväärtuslik vrakk, ega kultuurilooline mälestis. Arusaadavalt ei näinud ka nad ise sogases vees enam kui pildile jäi. Kohalik kõrvutab uuringu fototosid käsmuka M. L. 2021 https://youtu.be/saoEV8SsS6w ja 2022 https://youtu.be/q5SxJTB0PE tehtud vabasuskeldumise filmidega „Kristenbrun“ vrakile“, hea nähtavusega vees. Muinsuskaitsele (M. Roio) olid sel ajal videod saadetud, positiivselt kommenteerinud ja lubatud arhiivi lisada. Rääkimata sümboolsest tähisest Käsmu merendusajaloo kontekstis ja tähendusest Käsmu küla juurtega inimestele. Palume Käsmu Sadam DP läbiviijatel kontrollida fakte, millele sai eelpool tähelepanu juhitud ja arvestada lahenduste kaalumisel SA Käsmu Meremuuseumi huvidega.</p>	<p>Käsmu sadama arenduse eest vastutab arendaja MTÜ Käsmu Sadam, planeeringu ja KSH koostamise menetluse eest Haljala vald ning järelevalve eest Maa- ja Ruumiamet, Keskkonnaamet ja Muinsuskaitseamet. KSH käsitleb Natura 2000 ja Lahemaa rahvusparki koostöjusid ning järeltab, et kavandatud lahenduse elluviimisel ei kahjustata kaitse-eesmärke.</p>

<p>Kaalutletud arenduseks kaitsealal ei saa pidada, kui kahjustub veelgi Käsma küla suvitus randade olukord, väärtuslikud vaated Lemeti kivi ümber, senine liikluskorraldus või kogu Käsma lahe tasakaalustatud sadama teenuse pakkumine.</p>	
<p>Terviseamet, 30.09.2025 nr 9.3-1/25/6485-2</p> <p>Käsma sadama detailplaneeringu mõjude hindamise käigus käsitleti KSH aruande eelnõus järgmisi teemasid:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mõju Lahemaa rahvuspargi kaitse-eesmärkidele, sh mõju väärtuslikule asustusstruktuurile; ▪ mõju kultuurimälestistele, kultuuripärandile, sh veealusele kultuuripärandile, väärtuslikule maastikule ning maakondliku tähtsusega puhkeala säilimisele; ▪ mõju muudele kaitstavatele loodusobjektidele; ▪ mõju bioloogilisele mitmekesisusele, populatsioonidele, rohevõrgustikule; ▪ mõju mere-elustikule; ▪ mõju pinna- ja põhjaveele, sh muulide rajamisega kaasnev mõju; ▪ mõju pinnasele, sh muulide rajamisega kaasnev mõju; ▪ mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale, sh liiklus ja juurdepääsetavus, mõju varale, mõju <p>suplusvee kvaliteedile ja müra mõjud;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mõju õhukvaliteedile; ▪ kliimamuutustega seonduvad mõjud <p>Keskkonnamõjude hindamise tulemusena jõutakse järeldusele, et ebasoodsad mõjud ilmnevad eelkõige ehitusperioodil (müra, veekvaliteedi ajutine halvenemine), kuid tegemist on ajutiste mõjudega ja sadama kasutusperioodil oluliste negatiivsete mõjude kaasnemist ei ole ette näha.</p> <p>Muuhulgas on välja toodud leevendavad meetmed müra osas, millega on soovitatav arvestada, et DP alal võimalikku ebasoodsat mõju vähendada ning olulist ebasoodsat mõju vältida. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on KSH-s välja toodud leevendavaid meetmeid arvesse võetud. Detailplaneeringus on muuhulgas välja toodud tervisekaitsenõuded müra, vibratsiooni osas, millega tuleb projekteerimisel arvestada. Detailplaneeringu seletuskirja punktis 3.11 märgitakse järgmist:</p> <p>- Projekteerimisel tuleb arvestada, et planeeringuala lähiümbruses olemasolevatel elamu maa-aladel ei tohi müratasemed ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise</p>	<p>KSH aruannet täiendatakse radooniriski osas. Detailplaneeringu seletuskirja täiendatakse.</p>

<p>meetodid" kehtestatud mürataseme normatiive. Oluline on müraallikate (mürarikkad seadmed, mürarikkad tegevused jt) paigutamine müratundlike hoonetega aladest võimalikult kaugele.</p> <p>- Ehitusperioodil ja ehitatud taristu kasutamisega suurenenud liiklusest tulenev müratase ei tohi planeeringuala lähiümbruses olemasolevatel elamu maa-aladel ületada määruse nr 71 liiklusrütm II kategooria maa-alale kehtestatud mürataseme piirväärtusi.</p> <p>- Ehitusmüra tasemed ei tohi ehitusala lähedusse jäävatel elamu maa-aladel ajavahemikus 21.00-7.00 ületada määrusega nr 71 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasemeid.</p> <p>- Ehitus- ja kasutusaegsed vibratsioonitasemed peavad vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" § 3 toodud piirväärtustele.</p> <p>Sadamahoone on kavandatud planeeringuala merepoolsesse külge, rannaastangu nõlvale (paikneb osaliselt nõlva sees) moodustades nõlvale jätku. KSH aruande eelnõus ja detailplaneeringus ei ole käsitletud radooni küsimust. Juhul kui sadamahoonesse kavandatakse tööruume, tuleb detailplaneeringu koostamisel arvestada keskkonnaministri 30.07.2018 määruse nr 28 „Tööruumide õhu radoonisisalduse viitetase, õhu radoonisisalduse mõõtmise kord ja tööandja kohustused kõrgendatud radooniriskiga töökohtadel" § 3 toodud radooni viitetaseme nõuetega. Sama määruse lisa 1 kohaselt asub Haljala vald kõrgendatud radooniriskiga maa-alade loetelus, seega oleks detailplaneeringu koostamisel asjakohane juba ennetavalt viidata võimalikule radoonihule ning nõuda enne hoonete projekteerimist pinnaseõhu radooniuuringu korraldamist ning vajadusel radoonitõkke meetmete rakendamist.</p> <p>Kavandatava tegevuse piirkonna lähimas mõõtmispunktis Käsmu külas on 2002. a mõõtmistulemuste põhjal pinnaseõhu radoonisisalduseks saadud 10-30 kBq/m³. Amet juhib tähelepanu asjaolule, et radoonisisaldus ei ole pinnases ühtlaselt jaotunud.</p>	
<p>Tartu Ülikool 01.10.2025 nr 4-7/KV/18079-1</p> <p>Tartu Ülikool tegi juba oma 20.05.2022 kirjaga nr 6-22/K1/11302 vallale ettepaneku kaaluda vahetada ülikoolile kuuluva kinnisasja aadressiga Merekooli tn 14 teeservituudiga koormatud ala vallale kuuluva kinnisasja aadressiga Merekooli tn 5 hoidumisservituudiga koormatud alaga kas krundipiiride muutmise või kinnistute jagamise kaudu.</p> <p>Tartu Ülikool teeb sama ettepaneku uuesti. Arvestades asjaolu, et hoidumisservituudi ala on suures ulatuses üleujutatav ja tulenevalt ülejäänud ala pinnareljeefist ning muudest alal kehtivatest piirangutest, on hoidumisservituudi ala võrdväärne juurdepääsuservituudi</p>	<p>Maatükid ei ole võrreldava suurusega, et neid saaks vald vahetada.</p>

<p>alaga (vt detailplaneeringu põhijoonist) ning ülikooli ettepanek õiglane. Selline lahendus suurendab Merekooli 5 igakordse omaniku õiguskindlust sadamaala juurdepääsutee ehitamisel ja kasutamisel. Lisaks teeniks maade vahetus avalikku huvi, kuna hoidumisservituudi ala sadamaalast välja arvamisel kehtiks mereäärsele alale seadusest tulenev kallasraja ja veekaitsevööndi regulatsioon.</p>	
<p>Detailplaneeringu seletuskirjast ja põhijooniselt pole üheselt arusaadav, milline on planeeringualal sadamaala. Arvestades joonisele märgitud kallasrada, veekaitse- ja ehituskeeluvööndit võib eeldada, et sadamaalana käsitletakse Merekooli tn 5 kinnistut (DP põhijoonisel krunt 1a) käesoleval ajal kehtivates piirides, sest sellel ei ole märgitud kallasrada ega veekaitsevööndit. Samas näeb detailplaneering ette Merekooli tänava osa (DP põhijoonisel krunt 1c) ja ajutise krundi (DP põhijoonisel krunt 1b) liitmise Merekooli tn 5 kinnistuga, kuid seletuskirjast ei nähtu, kuidas see mõjutab hetkel Merekooli tänava katastriüksusele ulatuvaid erinevaid piiranguvööndeid. Lähtudes eeltoodust teeb Tartu Ülikool ettepaneku kajastada nii detailplaneeringu seletuskirjas kui põhijoonisel konkreetselt, millist ala käsitletakse sadamaalana.</p>	<p>Arvestatakse.</p>
<p>Detailplaneeringu seletuskirjas on ettenähtud erinevate leevendusmeetmete rakendamine ehitusperioodiks. Tartu Ülikool soovib eraldi rõhutada ehitustegevusega seotud informatsiooni õigeaegse edastamise ja võimalike juurdepääsupiirangute kooskõlastuse olulisust. Tartu Ülikooli mereinstituut teostab erinevaid uurimistöid ja mitmed tööd on seotud kindlate aegade, mil juurdepääs Merekooli 14 kinnistule ei tohi olla takistatud.</p>	<p>Arvestatakse.</p>
<p>Keskkonnaamet 01.10.2025 nr 6-5/25/16032-2</p>	
<p>Keskkonnaamet on tutvunud avalikustamisel oleva Käsma sadama DP ja KSH aruandega ning palub materjale täiendada järgneva osas:</p> <p>1. Planeeringu joonisel tuleb selgelt välja tuua veepiir ning Lahemaa rahvuspargi piiranguvööndite piirid. Juhime tähelepanu, et Lahemaa rahvuspargi kaitse-eeskirja § 23 lg 2 p 5 alusel on Mere piiranguvööndis kaitseala valitseja nõusolekul lubatud ainult sadamarajatise, lautri, paadisilla ja veeliiklusrajatise püstitamine. Planeeritav sadamahoone (sh kõnniteeala) on lubatud rajada ainult Lahemaa piiranguvööndisse.</p> <p>2. KSH aruande lk 23 on viidatud 2016. aastal Corson OÜ poolt tehtud modelleerimisele. Siiski ei ole toodud lisaselgitusi, kuidas kavandatud rajatised meres, akvatooriumi sissesõit jne kattuvad varasema lahendusega, kas käesoleva lahenduse korral on andmed asjakohased. Palume täpsustada.</p> <p>KSH aruande lk 40 - 41 on kirjutatud „Käsma sadama detailplaneeringu lahenduse kohaselt sadama süvendamist otseselt ei kavandata. Siiski võib kavandatava tegevuse puhul vajalikuks osutuda väikesemahulised merepõhja ettevalmistused (sh näiteks kivide</p>	<p>Võetakse arvesse.</p>

<p>liigutamised akvatooriumis), mille käigus tuleb teostada ka pinnase liigutamist, mis KeHJS § 6 lg 1 p 17 kohaselt liigitub mere süvendamiseks. Täpne merepõhja pinnase liigutamise maht selgub edasise tehnilise projekti koostamisel ja tööde läbiviimisel, kuid käesolevas KSH aruandes on hinnatud, et see jääb alla 1000 m³.” KSH aruande lk 40 on toodud „Pinnase puhul tuleb kindlasti arvestada sellega, et sadama merepoolne muul toetub liivale, mille all paikneb ebastabiilne viirsavi. Seetõttu on ilmselt vajalik muulide toetamine viirsavi all olevale moreenile.” Seega merepõhja ettevalmistamine eeldab suure tõenäosusega pinnase eemaldamist muulide alt. Kas see maht on arvestatud eelpool mainitud 1000 m³ sisse või mitte ja kui ei ole, siis mis on selle pinnase hinnanguline maht? Asjakohane on ka täpsustada, kas arendusalal on võimalik kuhugi kogu üle jääv materjal paigutada. Kas seda pinnast on võimalik kasutada täiteala loomisel? Juhime tähelepanu, et kaadamist ei kavandata, kuid suurte pinnase mahtude äravedu võib olla problemaatiline (vaheladustamine, pinnase transport kitsastel teedel jne).</p>	
<p>4. KSH aruande lk 42 on lühidalt käsitletud sadevee teemat. Juhime tähelepanu, et veeseaduse § 187 p 6 kohaselt on keskkonnaluba vajalik sadamaalal sadevee juhtimiseks suublasse.</p>	
<p>5. KSH aruande lk 48 on kirjutatud „Eeldatavasti jääb kavandatava tankla summaarne naftasaaduste laadimiskäive aastas alla 2000 m³ ja seega puudub kohustus tanklat kui paikset heiteallikat Keskkonnaametis registreerida.” Juhime tähelepanu, et 01.01.2025 jõustus määruse nr 60 muudatus, mille kohaselt ei registreerita Keskkonnaametis enam tankla tegevust. Õhusaasteloa kohustus algab naftasaaduste summaarsest laadimiskäibest 10 000 m³ aastas.</p>	
<p>6. KSH aruande lk 49 on toodud välja kliimamuutustega seonduvad mõjud. Märkime, et KSH-s tuleb arvesse võtta nii kavandatavate tegevuste mõju kliimale ja kliimamuutustele (ehk kliimamuutuste leevendamise aspekt), hinnata kasvuhoonegaaside (KHG) heite vähendamise ja/või sidumise strateegilisi eesmärgi, kui ka muutuva kliima ja looduskeskkonna mõju kavandatavatele tegevustele (ehk kliimamuutustega kohanemise aspekt). KSH aruandes on puudutatud üksnes viimast ja täielikult on käsitlemata/hindamata jäetud kaasneva KHG heitega seonduv. Juhul kui projekti tegevusel mõju KHG heitele ei ole, tuleb see dokumendis selgelt välja tuua.</p>	
<p>7. Uuringus „Võimalike sadamakohtade võrdlus Käsmu asula piirkonnas (Käsmu lahe läänerannikul)” (analüüs) selgitatakse, et planeeringu lahenduse korral, kus soovitakse ehitada sadamamuulile ette teine muul, on oht, et muulilt peegelduvad lained võivad hakata liikuma loode suunas ning hakata veelgi enam murrutama Vaabu lõuka päras olevat randa. Soovitatakse kaaluda lainemurdja/muuli ehitamise asemel teha hoopis põhjapoolne sadamamuuli külg väga lauge, mis võimalikult imiteeriks siinset varasemalt</p>	

eksisteerinud moreenranda ja siin välja kujunenud murrutussillutist. Selline sik-sakilise rannajoonega muuli välimine külg oleks nii lainetust absorbeeriva toimega (väldiks lainete peegeldumist loodesse) kui ka tagaks oluliselt parema kaitse võimalike rüsijää rünnakute eest. KSH aruande lk 44 on toodud „Detailplaneeringu koostamise ajal on kaide asukohta (nurk ebasoodsate lainete suhtes) ja tehnilist lahendust (veealused nõlvad, veealune topelt muul põhjapoolse muuli ees) arendatud ning jõutud antud asukohta sobiva lahenduseni, millega välditakse tormikahjustuste tekkimise tõenäosuse ja suuruse kasvu võrreldes praeguse olukorraga“. Keskkonnaametile jääb ebaselgeks, kuivõrd on arvestatud rannikueksperdi suuniseid. DP joonisel ei ole võimalik aru saada, kas rakendatakse sik-sakulist ja lauget lahendust. Analüüsis rõhutatakse, et olemasolevate rajatiste loomisel on juba negatiivne mõju kaasnenud Käsnu tuletorni piirkonnas (rannajoon taandunud 5 m), sellega tõenäoline mõju ka elupaigale 1210 (esmased rannavallid). Seega on oluline negatiivse mõju leevendamine ja keskkonda sobivaima lahenduse loomine. Palume aruannet täiendada ning lisada konkreetsed suunised ka KSH aruande ptk-i 6.