

SA Käsma Meremuuseum ametlik arvamus

Käsma Sadama detailplaneeringu avaliku väljapaneku kohta

04.04.2017

1. DP algatamise kiri

MTÜ Käsma Majaka Sadam kirjutas oma 06.02.2014 kirjas (Reg nr. 138/7-1.2) (Lisa 1) Vihula vallale, Käsma sadama detailplaneeringu algatamise kohta **ekslikult nagu oleksid** SA Käsma Meremuuseumi juhatuse liikmed Ann Vool ja Triin Saks, nõukogu esimees Aarne Vaik, nõukogu liige Andrei Hvostov ja Tiina Laulik **andnud oma toetuse detailplaneeringu eskiislahendusele**. See väide ei vasta tõele. Kõnealus kirjas esineb veel mitmeid vastuolusid. Näiteks esineb korduvalt termin „**Käsma vallavalitsus**“. **Milline on Vihula vallavolikogu suhtumine selle ebakorrektses sisuga kirja suhtes ning kuidas suhtub vald valeväidete esitamisesse ning nõusolekute võltsimisse?**

2. DP koostamise eesmärk

2.1. **Millise** dokumendi alusel saab vallavalitsus väita, et „kavandatava Käsma **sadama arendamise vajadus tuleneb sadamateenuse pakkumise arendamise vajadusest** nii maismaal kui veealal.“ (Seletuskiri, punkt 2)? Viinistu ja Vergi sadamate vähene kasutusvajadus on teada. **Käsma lahes on** Vihula valla poolt maksumaksja rahadega **arendatav väikesadam Vösul**.

2.2 Vihula valla ja MTÜ Käsma Majaka Sadama vahelisest lepingust 2014_0729 (Lisa 2) lähtuvalt selgub ilmne erahuvi, mille poolt plaanitakse rajada sadamahoone, bensiinijaam ja jahisadam. Lepingu punktis 4 on kirjas, et "taotleja kohustub tasuma tellijale DP avalikustamisega seotud kulud". Lisaks tellija delegerib taotlejale kohustuse katta töövõtja kulud detailplaneeringu koostamise eest. Antud ajahetkel polnud seaduse järgi lubatud kaitsealal teostada ühtegi planeeringut, mis lähtuks erahuvist. Kõnealune leping on aga otsene näide sellest, kuidas vald algatab planeeringu ilma rahalisi vahendeid omamata. Pannes rahalise vastutuse eraisikutele annab ta sellega kaudselt üle enda rolli ja rikub sellega põhimõtet, mis keelab kaitsealal lähtuda erahuvide DP koostamisel.

Lisaks on kirjas, et lepingu kolm osapoolt saavad lepingut muuta. SA Käsma Meremuuseumil, kui DP-st otseselt mõjutatud osapoolel, on põhjendatud tunda huvi antud lepingu ja selle lisade suhtes. Mis kuupäeval ja kelle poolt on leping digitaalselt allkirjastatud? Kas vastavalt lepingu punktile 7 on tehtud lisalepinguid?

Kõnealune sadam on kinnisidee, **millest tuleneb sadamateenuse pakkumise arendamise vajadus ka maismaal sh muuseumi aladel**. Argumenteeritud avalik tellimus jahisadama arendamiseks Käsma Meremuuseumi huvidele põhinedes ei ole laual. **Millistel dokumentidel, nende väidetavate huvide kohta, põhineb DP koostamine?**

3. DP üldplaneeringu muutmise ettepanek

Tehakse järgmises sõnastuses. „Kehtiva üldplaneeringu kohase maakasutuse sihtotstarbe muutmine on vajalik avalikust huvist lähtuvalt: - Sadamaala korrastamine ja selle lähiümbruse, uue turvalise väikesadama rajamine, **meremuuseumi ja sadama-ala paremate kasutusvõimaluste loomine** täiendavate teenuste ja tegevuste pakkumiseks; - **Juurdepääsude ja avalike parkimiskohtade korrastamine**.“ Mõlema punkti osas on eskiisil esitatud tulemus vastupidine.

3.1. Erakapitaliga tahetakse luua kõnealuse planeeringuga MTÜ Majaka Sadamale kuuluvat jahisadamala. **20+aastat avalikus kasutuses olnud meremuuseumi ala peaks nn „sadama paremate kasutusvõimaluste loomisel“ loobuma oma senistest tegevustest planeeringualal. Muuseum ei ole sellega nõus. Kuidas on selline jõujoonte muutmine valla meelest põhjendatud? Millised on lahendused?**

3.2. Parkimis- ja liikluskorralduse muutmise käigus tahetakse planeeringuga likvideerida laevaehitusplatsi, jäljeõppeplatsi ja töökoja sihtotstarbeline kasutus. Lisaks takistatakse jalakäijate vaba liikumine kultuuriloolisel maastikul. **Praegu kasutatavate muuseumi parkimiskohtade asemel planeeritakse parkimiskohad jahisadamale ja „seltsimajale“.** Muuseum ei ole sellega nõus. Millised on valla poolsed muuseumi huvidest lähtuvad lahendused?

4. **MÕISTLIK AEG:** Käsmu sadamaplaneeringu teemaga tegelemine on kestnud üle kuue aasta. Järjekorras teise sadama detailplaneeringu kolmas avalik väljapaneku tõestab, et mõistliku aja jooksul pole leitud planeeringu lahendust, mis arvestaks Käsmu Meremuuseumi tegevusega ja selle jätkamiseks vajalike eelduseid ja tingimusi. Meie tehtud ettepanekutega arvestamine on muuseumi jätkusuutliku arengu eelduseks. Meie ettepanekute eiramine tähendab muuseumi minimeerimist. Hetkel kõne all olev detailplaneering on otseses seoses muuseumi jätkumisega. **Kui öeldakse "jah" sellele planeeringule siis on see "ei" Käsmu Meremuuseumile. Kas see on Vihula valla eesmärk, täpsustada?**

5. DP avalik väljapanek

Avalikule arutelule on esitatud DP detailplaan, DP seletuskiri, DP illustratsioonid, mis ei ühti sisult ja on seega eksitavad ning üksteise suhtes vastuolulised. Näiteks detailplaanil toodud kõrgusjooned on eksitavad ja illustratsioonidel on kujutatud hoopis teistsugused hooned kui detailplaanil. **Ei ole võimalik anda korraga kolmele erinevale dokumendile hinnangut, mis on üksteise suhtes vastuolulised.**

- 5.1. Avalikustamise mõte on saada ja anda vastukaja ja ettepanekuid planeeringu kohta. **Kui avalikustatud on dokumendid, mis omavahel ei klapi siis, millest lähtuvalt üldse ettepanekuid teha on võimalik?**

- 5.2. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne on ülimalt puudulik. Algandmetes on sisestatud vead, DP mõju keskkonnale on moonutatav, sest eelmistel väljapanekutel nõutud uuringud ja spetsialistide hinnangud puuduvad või on üldiselt valedele väidetele baseeruvad. Toetutakse lühiajalistele, pealiskaudsetele, sisult kallutatud ja ebaprofessionaalselt tõlgendustele. Näiteks lainemodulatsioonid on valeandmete põhjal esitatud. Teada on et lained hakkavad põrkuma vastu muinsuskaitsele veealust mälestist- 27884 Sadamakoht.

Oleme mures muinsuskaitsealuse ajaloolise sadamakoha säilimise osas. Allvee arheoloogilised uuringud puuduvad ning võib oletada, et palju olulisi leidusid on veel avastamata. Sadama loomine ilma allvee arheoloogiliste uuringuteta hävitaks tõenäoliselt olulist infot ajaloo kohta. Näiteks: *Käsmu lähel on olnud oluline osa ajaloolises rahvusvahelises kaubatees. *Käsmu lahes on talvitunud suuruselt teine tsaari Venemaa kaubalaevastik, lisaks kohalikele. Käsmu laht on väike, aeglase veevahetusega ja rikka ajaloo, mis on piisavad põhjused, miks Käsmu lahte põhjalikult uurida.

Millal on plaanis DP koostajatel esitada uuringud, mis arvestavad antud punktis olevat infot?

- 5.3. Külaelanikud, kalurid ja muuseum on esitanud oma ettepanekud vallavalitsusele meile sobiva suurusega lautrikoha rekonstrueerimiseks. **Miks pole senini sadama DP kontekstis neid soovet kordagi käsitletud?**

- 5.4. Maakonnaplaneering „LÄÄNE-VIRU MAAKONNA RANNIKUALA“, aastani 2021, on maakonna sadamad suuruse ja perspektiivse kasutuse järgi jaotatud kolmeks tüübiks. **Käsmus nähakse S3 tüüpi väikesadama arendamine rannakalurite tegevuse ning turismimajanduse toetamiseks.** Detailplaneeringuga kavandatud S2 tüüpi jahisadam pole maakonnaplaneeringu järgi ette nähtud. Maismaal pole selleks piisavalt ruumi, teoreetiline arendustegevus saaks toimuda ainult muuseumi arvelt. **Miks ei ole valla ja MTÜ poolt nende pikkade aastate jooksul arvesse võetud 2011. aastal koostatud maakondlikku arvamust?**

- 5.5. Alal täna kehtivad kaitsepiirangud on kehtestatud, et kindlustada Käsmu küla identiteedi säilimine ja kaitsta püsiväärtusi. Muuseumi tegevustega seotud kultuuriloolised alad asuvad kõik

muinsuskaitsealuste hoonete kaitsevööndis. Arusaamatu on põhjus, miks ignoreeritakse DP-s järjepidevalt riiklikul tasemel ning spetsialistide kehtestatud piiranguid ja ametlike ettekirjutusi?

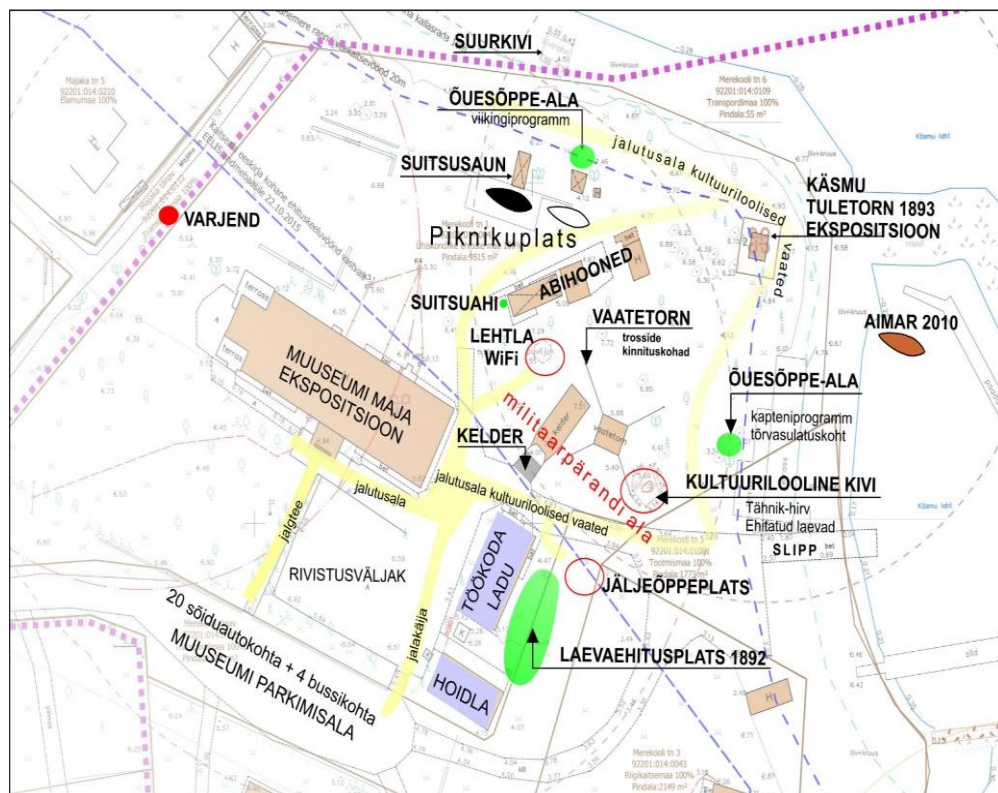
6. MUUSEUMI HUVI tuleneb sellest, et tegutseme planeeritaval alal aastast 1993. Meid külastab aastas 40 000 inimest, 65-st riigist. Oleme alati avatud muuseum ja meie külastajad käivad Käsmus aastaringelt, erinevalt planeeritavast sadamast, mille töö oleks hooajaline. Meie koostööpartnerid on turismifirmad Eestist, Venemaalt, Euroopast, Hiinast, Jaapanist, Austraaliast ja Ameerika Ühendriikidest. Meil on koostööd erinevate muuseumitega sh. aastast 2012 leping Taani Marstali meremuuseumiga. Muuseumi sõpruskonnas on 650 liiget. Muuseum pakub aastaringelt projektipõhist tööd 10-nele oma eriala spetsialistile (giidid, teadurid, laste programmijuhid, remonditöölised, restauraatorid, purjelaagri läbiviijad). Suvel on muuseumis abiks kuni 20 vabatahtliku.

- 6.1. Eelnevast infost lähtudes leiame, et muuseumil on põhjendatud ootused planeeringualuste alade igapäevaseks kasutamiseks sest nii on see olnud viimase 20+ tegevusaasta jooksul. Muuseumi vajadusi kinnistul kirjeldav joonis toob välja meie külaliste parkimisvajaduse ja inimestele olulise jalutusala oma kultuurilooliste vaadetega, mis tuleneb eriajastute kultuuriloolisest, muinsuskaitsealasest ning looduskaitsealisest pärandist. Kirjeldame laste programmide õuesõppe alade asukohta.

Tegemist on reaalse, toimiva ja VÄLJA KUJUNENUD olukorraga, mille suhtes on ka turismifirmadel põhjendatud ootused.

Kui võtta arvesse, et muuseumialal jalutavad erinevas vanuses (6-90 aastased), erineva kultuuri- ja keeleruumi esindajad enam, kui 60-st riigist üle maailma, on lausa ohtlik suunata fotoaparaadi läbi elamust talletavad inimesed sõiduteele, kus liiguvad haagisega autod kahesuunaliselt. Planeeritaval alal liikleb jalgsi massiliselt inimesi just planeeritava sadama tipphooajal. Miks pole käsitletavas DP arvestatud nende tuhandete inimeste huvidega ja millised on pakutavad lahendused? Kuidas planeeringus lahendatakse jalakäijate turvaline liikumine kultuuriliste vaadetega aladel?

Joonis 1 - Muuseumile ja turismifirmadele aja jooksul välja kujunenud olulised kohad



7. Merekooli 1 kinnistu lahendust puudutavad märkused:

7.1. Vetrassi servituut.

7.1.1. Merekooli 1 kinnistule **ei ole vaja** vetrassi servituuti, kuna liitumispunktist lähtuv olemasolev vetrass kuulub ja seda kasutab ainult Merekooli 1 kinnistuomanik. Kuna kinnistuomanikul **ei ole põhjust** servituuti notariaalselt sõlmida, siis ei ole asjakohane seda detailplaneeringu lahenduses kajastada. Millistel eeldustel põhineb servituudi sõlmimise vajadus?

7.1.2. Olemasolev avalik vetrassi ühendus Merekooli 1 kinnistu nurgast **tuleb ümber planeerida** Majaka tänavale. Vastasel juhul on Merekooli 1 kinnistuomanikul õigus oma kinnistul paiknev vetrass likvideerida. Olgugi tegemist avaliku vetrassiga, aga kuna sellele ei ole seatud servituuti, siis hetkel kuulub see lõik Merekooli 1 kinnistuomanikule.

Kohalik omavalitsus on kohustatud tagama avalike trasside ühendused liitumispunktideni avalikel kinnistutel või notariaalse servituudiga kokkulepitud kinnistutel. Käesoleva detailplaneeringu raames on KOV võimalus ja kohustus see õiguslikult reguleerimata olukord lahendada.

8. Parkimine ja liiklus

Lahemaad külastavad ekskursioonigrupid sõidavad bussidega Käsmu enamasti kahel põhjusel. Esiteks Käsmu Meremuuseumi külastamiseks, teiseks traditsiooniliste miljööväärtuslike vaadete nautimiseks ajaloolises rannakülas.

Muuseumimaja külastab keskmiselt 450 gruppi aastas. Lisaks neile külastavad õueala 300 gruppi, kes käivad rannaalal vaatamas tuletorni juurest avanevat vaadet Lemeti kivile. Külastajad käivad aastaringselt aga suurem koormus on vahemikus mai kuni september ning jõuluaeg.

Busside parkimine muuseumi esisel parkimisalal on Käsmu külale, kui turismi sihtkohale ja muuseumile ülioluline. Reeglina on bussidega saabuvatel gruppidel tihe programm ehk kaugelasuvast parklast jalutamine ei mahuks nende ajakavasse. Teiseks on suvel Käsmus liiklus tihe ja bussidega manööverdamine külas peaks olema minimaalne.

Laste programmides osalevate õpilaste (vanuses 6-14 aastat) bussid on muuseumi parklas samuti praktilistel kaalutlustel ja neid pole otstarbekas küla teistele parkimisaladele suunata. Näiteks on lastel vaja ligipääsu oma vahetusriiete, toidule ja isiklikele asjadele kogu Käsmus viibimise aja. Arvestades, et bussis on 50 last ja õpilaste busse võib korraga kohal olla näiteks kolm siis oleks ebanõistlik lapsi paluda liikuda ühest küla otsast teise, et bussile saada. Sellest tingituna tuleks paigaldada planeeritavale alale hoiatavad liiklusmärgid. See asjaolu on sadama liikluse mõttes määrava tähtsusega.

Viiskümmend protsenti muuseumi külastajatest (20 000 in.) tulevad igapäevaselt sõiduautode või väikebussidega.

8.1. Muuseumi külalised vajavad aastate jooksul välja kujunenud tegevuste jätkamiseks täna ja edaspidi planeeritaval alal **minimaalselt neli bussikohta ja 20 sõiduauto kohta.**

8.2. Lisaks sadama tõttu suurenevale liikluskoormusele toob ka planeeritav „SELTSIMAJA“ aadressil Merekooli 4 omakorda suurema liikluskoormuse autode, muude mootorsõidukite, jalgrataste ja jalakäijate näol. **Kõiki liiklejaid planeeringul pole arvestatud. Kuidas seda plaanitakse lahendada?**

8.3. Eelnevast tingituna **on vajalik liikluseksperdiisi läbiviimine. Kuidas DP arvestab erinevate jalakäijate liikumisvajadust ning tagab nende ohutu kulgemise?**

9. Kultuurilooline kivi – kinnitustrosside ankruid – kinnistu piirid

9.1. Tegemist on laevaehitusplatsi tähisega, millel on toodud välja teadaolevalt sellel laevaehitusplatsil ehitatud laevade nimed koos ehitusaastaga. Kivi märgib ainsat tänapäevani tegutsevat Lahemaa ajaloolist laevaehitusplatsi. (Käsmus on olnud neid viis ja kogu Lahemaal umbes 100.) Lisaks asub kivil nõukogudeaegne hirveskulptuur, mida käsitletakse **muinsuskaitse eritingimustes**. Seda kultuuriloolist mälestusmärki ei ole detailplaneering asjakohaselt käsitletud. **Seda kivi ei saa ühelgi juhul või põhjendusel välja kruntida Merekooli tn 1 kinnistust!**

9.2. Samuti ei tohi välja kruntida Merekooli 1 kinnistust vaatetorni **kinnitustrosside ankruid**, vastasel juhul tuleb teha servituut Merekooli 1 kinnistu igakordse omaniku kasuks.

Ei ole otstarbekas õiguseid lahendada kõige keerulisemal viisil. Tuleb püüda õiguslikult selgemaid ja lihtsamaid lahendusi. See on oluline argument, miks ei saa nõustuda detailplaneeringu ajutise kinnistu 5b piiride ettepanekuga. Kuna muinsuskaitse objektid sisustavad ka kinnistutele nõudeid, siis ei ole asjakohane anda täiendavaid muinsuskaitse nõudeid muudele kinnistutele kui Merekooli tn 1.

Joonis 2 - DP-I märgitud kinnistupiirid ei ole põhjendatud, märgitud on mälestuskivi ja kinnitustrosside ankrud



10. Militaarobjektid ja nende vaadeldavus jalakäijale

Lahemaa Kaitsekorralduskava märgib, et „Käsmu piirivalvekordoni alal on hulk militaarobjekte nagu vaatetorn, maa-alune kelder, tsiviilkaitsevarjend sõduritele, maa-alune tsiviilkaitsevarjend ohvitseridele, jäljeõppeplats, rivistusväljak.“ (http://www.keskkonnaamet.ee/public/Lisa_1_Lahemaa_RP_KKK_2016-2025.pdf LK. 194 Punkt 2.4.6 Militaarobjektid)

10.1. Alal on esindatud erinevate ajaperioodide militaarobjektid. Muinsuskaitsealune kordonihoon on **tsaariaegne** ja tema sihtkaitsevööndisse jääb kogu planeeringuala nõukogudeaegne militaarpärand. Käsmu Meremuuseum on 2012.a. tunnustatud Euroopa rannikuala kultuuripärandi hoidmise eest Green Belt raames (Euroopa Rohevöö). **Planeeringul tagada militaarpärandi kaitse ja vaadeldavus! Kuidas tagatakse sadama planeerimisel pärandi ja vaadete säilimine?**

10.2. Muuseumi jaoks on oluline säilitada militaarala pärandi objekt paviljon („soldatite *kurilka*“), mis asub maa-aluse varjend keldri katusel ja on muuseumi nõukogu liikme ajaloolase Ott Sandraku poolt

märgitud olulise renoveerimist vajava objektina. **Ala on WiFi leviala ja on seega külaliste poolt armastatud katusega varjualune, kus suvel arvutit kasutada. Planeeringul ei tohi määrata selle lammutamist.**

- 10.3. Muinsuskaitseameti märkus detailplaneeringule ütleb, et tuleb „kavandada nn „jäljeõppeplatsi“ säilitamine. Tegemist on külma sõja pärandi ja haruldase märgiga, mis peaks alles jääma.“ **Planeering peab säilitama jäljeõppeplatsi oma asukohas ja ei ole võimalik planeerida selle kohale sõiduteed.**

11. Muinsuskaitse poolt säilitamist vajavad vaated

DP seletuskirjas viidatakse korduvalt, et detailplaneering on koostatud **lähtudes** muinsuskaitse eritingimustest. Planeerimisseaduse § 124 lg 8 kohaselt, kui planeeritaval maa-alal asub muinsuskaitseala, kinnismälestis või nende kaitsevöönd tuleb detailplaneering koostada **arvestades** Muinsuskaitseametiga kooskõlastatud detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimusi.

- 11.1. Seletuskirjas tuleb anda selge viide, et detailplaneering on koostatud **arvestades** Muinsuskaitseametiga kooskõlastatud muinsuskaitse eritingimustega ehk vastab muinsuskaitse eritingimustele. Oluline on, et muinsuskaitse eritingimustega arvestamine kajastuks planeeringus **reaalselt**. Nimelt on muinsuskaitse eritingimustes toodud vaatesuunad ja **neid kirjeldavad joonised , mis määravad vaate kaitstuse**. Kujutatud vaatekaugused ja vaate trajektor on üheselt mõistetavad, sest vaatekoridorid koonduvad kindlatesse punktidesse ehk kirjeldavad seeläbi ka vaataja asukohta. Need vaataja lähtekohad ei ole tegelikult manipuleeritavad nagu on tehtud DP-s. **Seega vaated kordonihoonete ja tuletornidele ei säili, kuigi DP-s seda väidetakse. Vaatepunkti viimine 50-150 m kaugusele merele ning vaatekoridori sisse olulise mõjuga uue rajatise ehitamine ei säilita väärtustamist vajava vaate kaitstust. Muinsuskaitse eritingimusi ei ole ikka veel arvestatud. Miks?**

- 11.2. Tuletorni kaitsevööndisse joonistatud sadamahoone murukatuse kaldenurk on vale, see peab **langema mere suunas**. Miks ei ole hoone kujutamisel arvestatud rannikuala langevat joont ja seda, et tõusev katuse kalde nurk muudab majakamäelt avanevat vaadet Lemeti kivile?

12. Merekooli 1 abihooned ja rajatised

- 12.1. Merekooli 1 kinnistule tuleb kinnistuomaniku soovil määrata õiged hoonestusalad ja sobiv ehitusõigus.

Sarnaselt hetkeolukorrale on ajalooliselt olnud krundil abihooned kuurid (suitsuahi, väliköök, puukuur jne), millele tuleb detailplaneeringuga määrata hoonestusala ja ehitusõigus. Kuurid on olulised muuseumi tegutsemiseks. Kuuride osas maapealne korruselisus 1K on sobiv. **Määrata tuleb kõrgusepiirang 3m. Ehitusalune pind 220m².**

- 12.2. Arusaamatu, miks Merekooli 1 kinnistul planeeritakse muuseumi tegevuse jaoks oluliste rajatiste (suitsuahi, paviljon-lehtla, suitsusaun, tualetid jne) lammutamist. Miks? See on otseselt muuseumi huve kahjustav ettepanek. Lõpetada planeeringul muuseumi toimimiseks oluliste objektide lammutamise määramine!

- 12.3. Töökoda ja laevaehitusplats moodustavad terviku. Ajaloolisele ja kultuuriloolisele laevaehitusplatsile on valla poolt antud transpordimaa määratlus. **Arvestamata, et tegemist on muinsuskaitse piiranguvööndisse jääva alaga.** Antud DP järgi on laevaehitusplats plaanis asfalteerida ning avada kahesuunalise autoliikluse jaoks. Sellega välistatakse igasugune muuseumi poolne tegevus ja laevaehitus antud alal. **Sellega pole võimalik meil nõus olla. Vaja on liita laevaehitusplatsi ja jäljeõppeplatsi alune nn transpordimaa Merekooli 1 kinnistuga, et tagada senine muuseumi tegevus laevaehitusplatsil.**

- 12.4. Töökoja ehitusõigus **tuleb** määratleda muuseumile sobivas mahus. DP-l näidatu ei vasta meie nõuetele. Muuseumil on plaanis tänavu (2017.a.) olemasolevad hooned oma kuludega ära renoveerida vastavalt muinsuskaitse eritingimustes ettenähtule ning sellega suurendada hoonete juures tegevusi ja inimeste liikumist. Seda tuleb DP-s arvesse võtta.

12.5. Kultuuriministeeriumi seisukoht DP kohta vastavalt kirjale nr: .10.2014 nr 10.3-12/1349 on järgnev: „..., ei planeeri Kultuuriministeerium lähiaja perspektiivis rajada Merekooli tn 1 kinnistule uusi ehitisi. Merekooli 1 kinnistul peab säilima muuseumihoone koos selle juurde kuuluvate muuseumi toimimiseks oluliste hoonete ja rajatistega, milleks on ka Merekooli 1 kinnistu kagunurgas asuvad abihooned-töökoda ja hoidla. **Nimetatud hoonete renoveerimise** või lammutamise ja uute ehitamise läbi oleks võimalik tagada muuseumi toimimiseks vajalikud pinnad (näiteks suuremate museaalide hoidmiseks või ajaloolise laevaehituse tutvustamiseks). Sellest tulenevalt ei pea me **võimalikuks Merekooli 1 kinnistu jagamist ning sellest muuseumi toimimiseks olulise maa-ala eraldamist kinnistust.**“

12.6. Meile on suu sõnaliselt lubatud DP koostajate poolt otsida muuseumi huve arvestavat lahendust. Eskiisi vaadates on selge, et seda pole tegelikult tehtud. **Laevaehitust pole võimalik taandada ainult hoone sisse.** Tegu on ajaloolise puupaadi ehituse traditsioonidega. Laevaehitus ja abitööd vajavad õue ala ja töökoja lähedust. Alal tehtav on inimestele huvipakkuv, atraktiivne ja hariv.

Kultuuriministeeriumi nägemus ühtib muuseumi omaga ja kannab muuseumi huve. Sellest lähtuvalt ei pea me võimalikuks hetkel olemasolevate hoonete (töökoda ja hoidla) lammutamist DP-s näidatud autoteede rajamiseks. See DP plaan ei ühti praegu muuseumi jaoks toimiva lahendusega ega igapäevase tegevusega.

12.7. Arvestades külastajate hulka, **hooajalisust** ja **ööpäevaringset** liikumist on vaja tagada krundil vähemalt **viie välikäimla olemasolu jalutuslalal**. Antud DP eskiisil on need lammutamisele määratud, mis ei ole kuidagi vastavuses reaalse vajadusega ja sellega ei saa nõus olla. Muuseumihoones on olemas WC-d talviseks kasutamiseks.

12.8. Suitsusauna ja suitsuahju maha tõmbamine DP joonistel ei ole põhjendatud. Need ei ole kuidagi seotud sadama arendamisega ja lisaks on tegemist nii väiksemõõtmeliste objektidega, et ei vaja käsitlemist üldse antud planeeringu käigus. Palume nende maha tõmbamine lõpetada!

13. Paatide hoiustamine Sadamaalal tuleb märkida ära kohad, kus muuseumil on võimalik hoiustada oma aluseid tulevikus tasuta. **Kultuuriministeeriumi kinnistupiiri mereala on muuseum seniajani kasutanud oma laevade sadamakohana. Muuseumil on praegu 7 alust, millel peab olema tagatud võimalus olla suvel vees ja .**

14. Tuletorn ja ümbrus

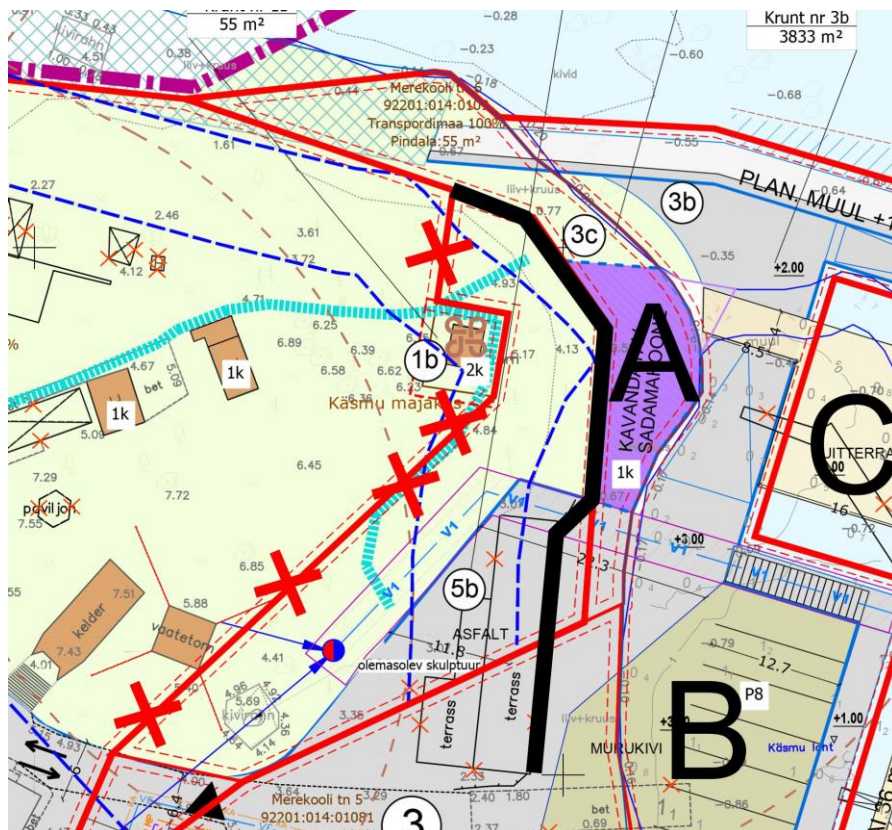
Joonis 3 - praegune miljööväärtuslik vaade - majaka peegeldus vees ja traditsioonilise elulaadi sümbol, võrgulipp



The left photograph shows a white, two-story building with a dark roof situated on a grassy hill. A wooden walkway with a railing leads from the building down to a wooden pier or dock structure that extends into the water. A small white boat is visible on the pier. The right photograph shows a red boat with a white cabin and a tall mast in the water. In the foreground, a dark blue boat is partially visible. The background features a rocky shore with a wooden building and a large tree.

Kuidas tulevikus loodusele ja eraomandile tekitatud kahjud likvideeritakse ja kompenseeritakse, kui need tekivad seoses sadama arendusega?

Joonis 6 - Planeeringujoonisele tuleb kanda peale tugimüürid koos kõrgusmärkidega. Ka kultuuriloolise kivi kaitse tuleb tagada.



15. Planeeringu eskiisi muud märkused ja ettepanekud:

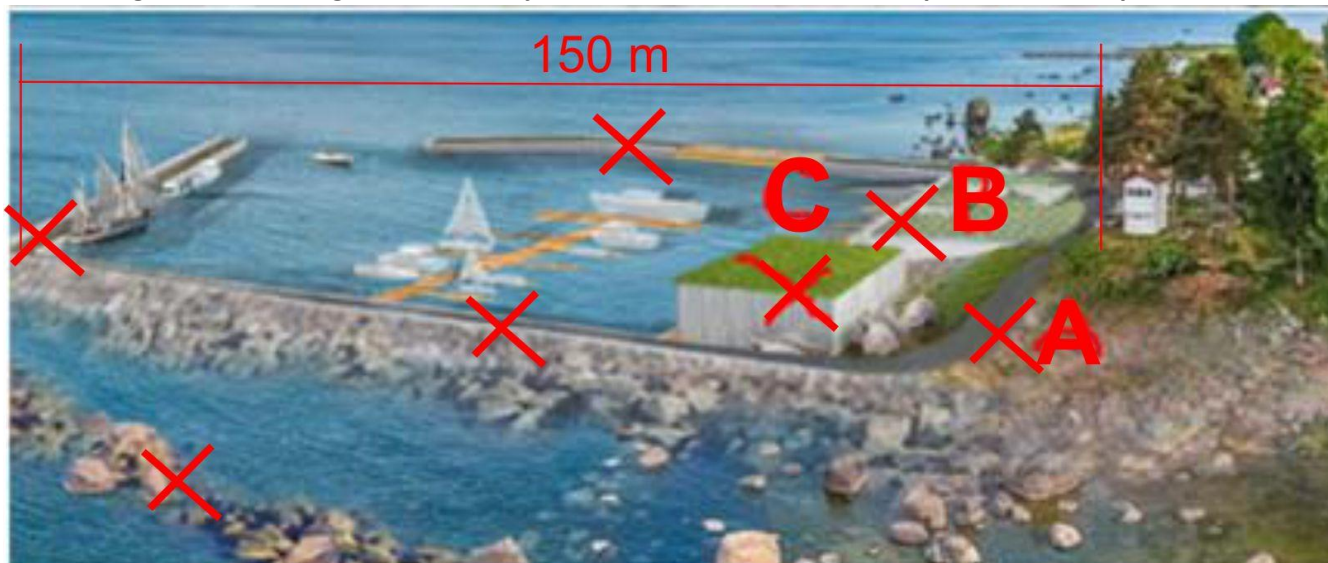
- 15.1. Oleme sadamahoone vastu selles asukohas. Kavandatava nõlvasisese sadamahoone suurus ei arvesta miljööd ja ei sulandu loomulikult olemasoleva nõlvaga kokku. Nagu näha joonisel siis muinsuskaitse miljööväärtuslikud vaated praegusel eskiisil ei säili. Samas tuleb lisada detailplaneeringu illustratsioonidele kavandatavad hoonete ja maapinna kõrgusmärgid, et illustratsioonid ja planeeringujoonised oleksid üheselt tõlgendatavad.

Joonis 7 - miljööväärtuslik vaade puudub ja illustratsioonid on eksitavad.



- 15.2. Positsioon 3 kinnistule kavandatud hoonestuslahendus on eksitav. See illustratiivne joonis pärineb eelmisest DP avalikustamisest.
- 15.3. Illustratiivsetel piltidel näidatud C-hoone ei sobi kuidagi olemasolevasse miljöösse. Kõrge rajatis selles (C) asukohas ei sobi, seda illustreerib hästi ka esitatud pildimaterjal. Katusejoon peab mere suunas olema langeva joonega, mitte tõusev. DP illustratsioonid ja detailplaan ei ühti. Detailplaanil ei ole sellisel kujul hoonet üldse kujutatud.
- 15.4. Eemaldada tuleb illustratsioonidelt eksitav hoonemaht, näiteks tähistatud skeemidel C. Illustratiivne materjal viia vastavusse detailplaneeringu põhijoonisega. Planeeritav pinnase täitmine toob kaasa suur rannajoone muutuse.

Joonis 8 - sadama rajatised merealal on ülisuured, tuletorn on vaates minimaliseeritud tähendusega. Lisandub valgusreostuse mõju öösel. Teenidusala maismaal piisavas mahus puudub.



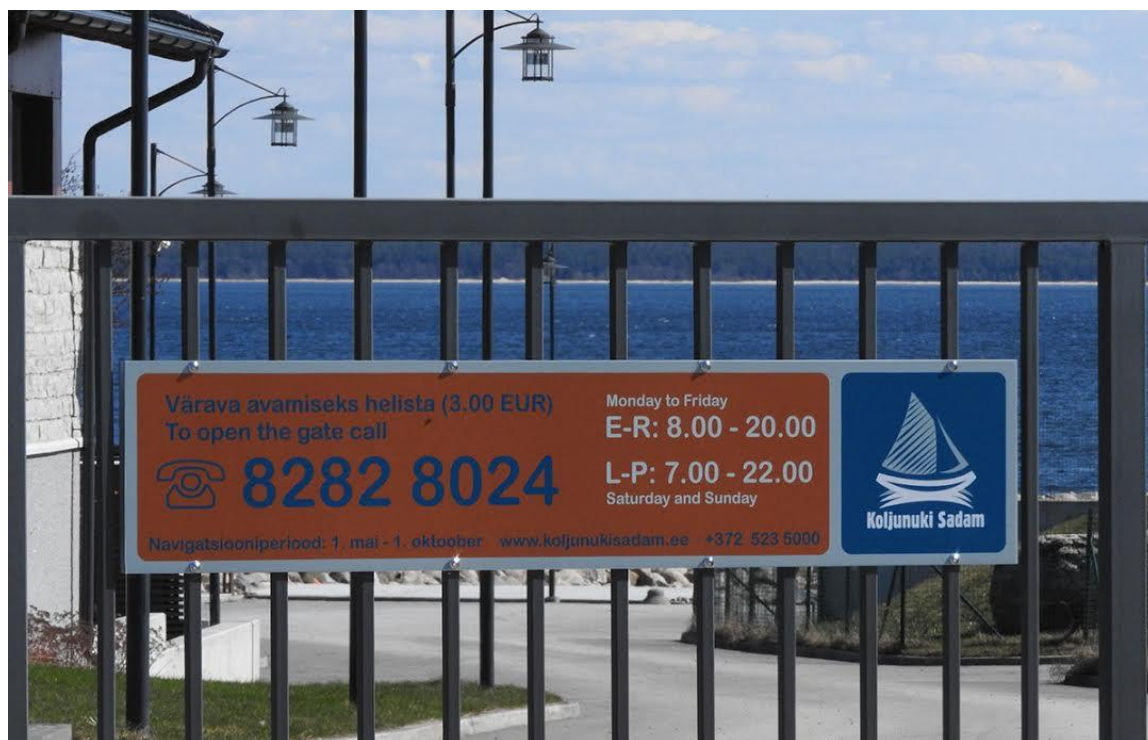
- 15.5. Sellele akvatooriumialale puudub maismaal teenindusmaa. DP põhijoonisel kavandatud puitterrassi rajatis ei sobi. Kujutatud hooned A, B ja C varjavad muinsuskaitsetelased vaated, maalt ja merelt.

16. Antud DP tuleks SA Käsnu Meremuuseumi arvates lõpetada.

16.1. Vihula vallal on pikk merepiir, et piirkonnas arendatava jahisadamasadama rajamiseks leida mitu tunduvalt sobilikumat asukohta. **Arenduseks peaks olema piisavalt maad**, et mitte kahjustada nii otseselt rannaäärsete elanike, traditsioonilist külaväärtuslikkust hindavate inimeste, kohalike kalurite ja Käsnu Meremuuseumi huve. Planeeritaval alal ei piisa realselt ruutmeetritest vajadusele vastava transpordi- ja teenindusala loomiseks. Tavaline sadam vajab maismaal sama suurt teenindusmaad, kui on sadama akvatoorium. **Miks on ebaproportsionaalselt kaua menetletud antud planeeringut ja pole tegeletud sobivama koha leidmisega?**

16.2. Vaba liikumine rannaalal on Käsnu inimestele ja külalistele harjumuspärane ja loomulik. Sadamahoone ja muude rajatiste turvalisuse tagamiseks on samalaadsetes sadamates kasutatud kõrgeid aedasid ja sissepääsu piiravaid tõkkeid. See ei lähe kokku Käsnu tavadega. **Miks ei arvestata muude näidetega Eestist?**

Joonis 9 - näidis ühest avalikku huvi teenivast Eesti sadamast, mis pole erand oma piirete ja piirangutega.



16.3. Plaanitav lahendus ei lähe kokku miljööväärtusliku Käsnu. **Väiksema kalurite poolt pakutava sadama puhul seda piirangut ei oleks** ning saaksime jätkata juba hetkel olemasoleva videovalvega ning korraldada sadama järel valve kohalike inimeste abiga.

16.4. Tanklakai rajamine 100 m kaugusele rannast ja kütusemahutite paigutamine rannakaitsealale on loodust ja inimest turvalisust eirav plaan. Kütuselekke korral Käsnu kivist rannast saaste tagajärgede likvideerimine on ülimalt raske. Sama raske on rannakivide vahelt setteid välja kraapida. **Miks planeeritakse loodukaitsealal veepiirile tanklat?**

16.5. Käsnu külaelanikud kannatavad juba liigse valguse ja müra reostuse pärast. **Lärmakate mootorsõidukite liiklust tuleks küla tiheasustuse läheduses vähendada, mitte suurendada. Tuleks peatada väljakujunenud puhke ja turismindusala kujundamine millekski täielikult teiseks, mis kahjustab rahvusvaheliselt tuntud Käsnu mainet.**

- 16.6. **Muuseumi huvi ei ole ainult lokaalse tähtsusega huvi. MUUSEUMI HUVI tuleneb sellest, et tegutseme planeeritaval alal aastast 1993. Meid külastab aastas 40 000 inimest 65-st riigist. Oleme alati avatud muuseum, meie külastajad käivad aastaringelt.**

Vastukaaluks pakutakse kõnealuse DP-ga mõned kuud aastas kasutuses olevat sadamat, mis loob mõned ajutised töökohad. **Antud sadam piirab inimeste vaba rannaäärset liikumist, kahjustab loodust, tekitab looduskatastroofi ohu ning teenindab kordades vähem kliente, kui muuseum. Maismaale planeeritavad objektid (sõiduteed, piirdeaiaid, parkimiskohad jne) kahjustavad väljakujunenud turismi piirkonda ja kõiki siin otseseid rahalisi huve omavaid turismifirmasid. Kuidas see tekkiv kahju kompenseeritakse?**

- 16.7. Ebaselge on see, kuidas on võimalik **rahastada ja üldse majandada** pikaajaliselt antud sadamat, mille kasutusaeg aastas on nii väike ning kulud nii suured. Vihula vallas selleks vahendid puuduvad. On reaalne oht, et sadam jääb looduskaitsealale „vedelema“ ja lagunema ning põhjustab sellega pöördumatut kahju loodusele ja miljööväärtusele.

Viimased seitse aastat on kestnud tegevusetus, mille on tinginud erahuvi teenimine, et saada mereäärset maad. Tulemuseks on **paigalseis ja turvalise lautrikoha puudumine**, mis kahjustab kohalike, sh muuseumi huve. Kas need aastad pole piisav ning mõistlik aeg, et näidata MTÜ Käsmu Majaka Sadama tegelikku suhtumist Käsmu küla inimestesse ja Käsmu Meremuuseumisse? Kas nende senised valed otsused ning nende tagajärjed pole juba piisavad, et kaotada nende vastu usaldus?

- 16.8. Millised rahalised nõudmised esitatakse tulevikus Käsmu sadamale ja kes neid realselt täidab ja kellel sadam realselt kuuluma hakkab? **Mida ühinenud vald otsustab?** Vihula vald toetab täna maksumaksja rahaga suures ulatuses Võsu sadamat. Kas Käsmu jahisadam on tulevikus valla või eraomand?

- 16.9. Väidetavalt on DP juures kolm osapoolt, kes on sõlminud omavahel lepingu, mille sõlmimise **kuupäev lepingu dokumendi tekstis ei kajastu, vallas saadetud failil pole ka vallapoolset lepingu registreerimistoimingu märget**. Lepingus ei kajastu lepingu number. Faili nime järgi viitame dokumendile järgnevalt - „2014_0729 DP koostamine Käsmu sadam“.

Lepingu osapooled on:

Vihula Vald-Tellijaja

MTÜ Käsmu Majaka Sadam-Taotleja

Arhitektibüroo Pluss OÜ- Töövõtja

Lepingus „2014_0729 DP koostamine Käsmu sadam“ on punkt 7, mis lubab teha hilisemaid kokkuleppeid antud lepingu lisana. **Kas on tehtud DP lepingu raames kolmepoolseid lisakokkuleppeid peale 29.07.2014? Millised on siduvad valla kohustused MTÜ Käsmu Sadama ees? Kuidas need küsimused on käsitletud valdade ühinemise lepete raames?**

- 16.10. Tänane vallavanema nõunik, haldus- ja majandustalituse juhataja, Võsu sadama juhatuse liige ja Võsu Kuurort juhatuse liige, isikus Urmas Osila väidab Virumaa Teatajas, et Käsmu sadam jääb valla jahisadamaks. Tema ametnikuna ja valdade ühinemise eel ei saa anda selliseid suusõnalisi garantiisid, eriti Vihula vallas, kus on valla kinnistuid erahuvi teenimisse antud palju. See ametniku lubadus ei oma mingit juriidilist jõudu ja võiks nimetada populismiks. **Mis realselt kindlustaks planeeritava jahisadama jäämise vallale? Kas see on üldse valla huvi, et endale sellist rahalist kohustust võtta?**

- 16.11. Tulles tagasi alguse juurde siis kogu selle DP menetlemisele kulunud aeg, ressursid ja vaidlused on viinud selleni, **et tegelikult pole hetkel Käsmus toimivat lautrikohta**. Muuseumi ja teiste kohalike jaoks on oluline, et saaks hakata turvaliselt merel käima. Selle ellu viimiseks oleme esitanud oma selge soovitus ehitada kalurite plaanide järgi sadam, mis rahuldaks ka suuremate alustega Käsmukate vajadused ning säilitaks Käsmu looduse ja olemuse. **Millal astutakse reaalsed sammud valla poolt nende probleemide lahendamiseks?**

Selle DP menetlemisele kulunud aeg on EBAPROPORTSIONAALNE. Sellest tingitult palume SA Käsnu Meremuuseumi poolt **lõpetada selle DP menetlemine**. Vihula valla ja MTÜ Käsnu Majaka Sadam poolsed konfliktid avalikud planeeringu väljapanekud, sellele kulunud aeg, suutmatus hooldada olemasolevatki laatrikohta ja näidata head tahet osapooli ühendada, mõista ja lahendusi otsida koos DP alal tegutsejatega on DP lõpetamiseks ning usalduse kaotuseks piisav põhjus.

SA Käsnu Meremuuseumi nimel

Juhatuse liikmed Triin Saks ja Ann Vool

04.04.2017 Käsnu