



KIHNU VALLAVOLIKOGU OTSUS

Kihnu

17. september 2010 nr 39

Suaru sadama detailplaneeringu kehtestamine

I Menetluskäik

Kihnu Vallavolikogu 21.03.2006. a otsusega nr 13 algatati Kihnu vallas Lemsi külas külas Suaru sadama detailplaneering, mille eesmärgiks on planeeringuala kruntimine ja sihtotstarvete määramine, ehitusõiguse andmine, hoonestusalade ja -mahtude ning oluliste arhitektuuriliste nõuete määratlemine, liiklusskeemi määratlemine; tehnovõrkude vajaduse ja paigutuse määratlemine; keskkonna- ja heakorratingimuste määratlemine.

Teade detailplaneeringu algatamise kohta avaldati ajalehes Pärnu Postimees 06.04.2006. a.

Eskiislahenduse arutelu toimus 04.06.2008. a. Teade selle toimumise kohta avaldati ajalehes Pärnu Postimees 26.05.2008. a.

Kihnu Vallavolikogu 15.06.2009. a otsusega nr 23 laiendati detailplaneeringuala kaasates osaliselt Kihnu sadama maaüksust.

25.11.2009. a toimus eskiisi avalik arutelu, mille kohta avaldati teade ajalehes Pärnu Postimees 10.11.2009. a.

Detailplaneering on kooskõlastatud Pärnumaa Keskkonnateenistusega (täna Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regioon), Maa-ametiga, Pärnu Tervisekaitsetalitusega, OÜga Jaotusvõrk, Lääne-Eesti Päästkeskusega, Veeteede Ametiga, Elion Ettevõtte ASiga ja Pärnu Teedevalitsusega (täna Lääne-Regionaalne Maanteeamet).

Planeeringu eskiis võeti vastu ja suunati avalikule väljapanekule Kihnu Vallavalitsuse 18.03.2010. a korraldusega nr 42.

Avalik väljapanek toimus 12.04 – 25.04.2010. a. Teade avalikust väljapanekust avaldati ajalehes Pärnu Postimees 31.03.2010. a.

Avaliku väljapaneku kestel esitati kaks ettepanekut, mille avalik arutelu toimus 26.05.2010.a. Teade avalikust arutelust ilmus ajalehes Pärnu Postimees 14.05.2010. a.

Avalikul arutelul ei jõutud kokkuleppele ühe ettepaneku osas, mistõttu saadeti detailplaneering maavanemale järelevalve menetlusse.

Vaidlevate poolte ärakuulamine toimus Pärnu Maavalitsuses 19.07.2010. a.

03.08.2010. a andis maavanem Suaru sadama detailplaneeringule järelevalve seisukoha.

II Planeeringu lahendus

Planeeringuala on ca 2,4 ha hõlmates valdavalt Kihnu vallale kuuluvat Suaru sadama ja Värava katastriüksusi, Ruhvi katastriüksust ja osaliselt Kihnu sadama katastriüksust.

Planeeringulahendus näeb ette 8 maaüksuse moodustamise. Olulisemad neist on krunt 4, kuhu kavandatakse sadama reisiterminal, milles on ruumid ka sadamakaptenile ja sadamat külastavate väikealuste meeskondadele tualetiks; krunt 5, kuhu kavandatakse sadamateenuseid toetavad äriobjektid nagu kohvik, jalgrattalaenutus jmt; krunt 8, kuhu kavandatakse korrakaitsehoone, milles nähakse ette ruumid kohalikule tuletõrjekomandole, politseile ja piirivalvele, saarevahile; krunt 1, kuhu on kavandatud tankla sõidukite ja väikealuste tankimiseks. Krundile 7 on kavandatud hõljuki maabumisplats.

Planeeringuga on antud olulisemad arhitektuursed nõuded hoonetele ja materjalide kasutusele, samuti tehnovõrkude paigutus, nõuded haljastusele ja heakorrastusele ning vertikaalplaneerimisele.

Planeering annab liikluskorralduse põhimõtted näidates ära sõidutee ja parkimisalad ning jalakäiatele ja jalgratturitele eraldatud alad – kergliiklus- ja kõnniteed. Lahenduse põhjendused on toodud seletuskirja osas 4.3. Liikluspinnad on ette nähtud valgustada kogu planeeringuala ulatuses. Sõiduteel piiratakse liiklusiirus 30 kilomeetrini tunnis.

Planeeringuga ei ole ette nähtud tegevusi, mis võiksid oluliselt mõjutada keskkonda. Ettepanek tehakse krundil 2 asuva kai rekonstrueerimisprojekti koostamisel kaaluda keskkonnamõju hindamise vajalikkust.

III Avalikul väljapanekul esitatud ettepanekud

Detailplaneeringu avalikul väljapanekul esitati kaks ettepanekut:

Enno Kaare tegi ettepaneku täiendada seletuskirja põhjendustega, kuidas on saadud prognoositav ööpäevane tarbitav veehulk ja reoveekogus, millisele metoodikale või standardile nende määramine toetus. Samuti tegi ettepaneku täpsustada seletuskirja osa 4.6 Mõjud keskkonnale, milles üritati põhjendada, miks ei ole vaja alгатada keskkonnamõju strateegilist hindamist. Viimane pole aga detailplaneeringu ülesanne. Detailplaneeringus määratakse keskkonnatingimused, mida tuleb täita planeeringu elluviimisel.

Avalikul arutelul jõuti esitatud ettepanekutes kokkuleppele. Seletuskirja osa 4.5.2 Veevarustus ja 4.5.3 Kanalisatsioon täiendati põhjendusega veetarbe ja reoveekoguse hindamisel lähtudes standardi EVS 835:2003 "Kinnistu veevärgi projekteerimine" lisast D,

kus on Euroopa Liidust üle võetud soovituslikud veetarbenormid. Kokkuleppele jõuti ka osas 4.6 Mõjud keskkonnale, millest jäeti välja keskkonnamõju strateegilise hindamise mittevajalikkuse põhjendused.

Marianne Ruus tegi ettepaneku viia detailplaneeringu liikluslahendus kooskõlla teeseaduse § 10 põhimõtetega, milles nõutakse, et teel peab olema võimalik ohutult liigelda ning tee peab vastama tee seisundi nõuetele. Ruus väidab, et detailplaneeringu põhijoonisel on võrreldes varasemaga osaliselt muudetud Sadam-Kaasiku maanteega paralleelselt kulgeva kergliiklustee lahendust tagamata nimetatud maanteel liiklejatele turvalisust. Kergliiklustee kulgemine on lõpetatud enne Ruhvi katastriüksust ja alles on jäetud vaid põhjasuunalise liiklemise võimalus. Nimetatud ebamõistlik lahendus on vastutustundmatu olles vastuolus liiklusohutuse tagamisest lähtuva avaliku huviga. Detailplaneeringuga säilitatakse olemasolev olukord, kus mootorsõidukita liiklejate liikumine sadamast Lemsi küla suunas või vastupidi on ebaturvaline. Samuti väidab ta, et avalikule väljapanekule esitatud liikluslahendus ei ole kooskõlas Pärnu Teedevalitsuse 03.06.2008. a e-kirjas esitatud nõudega, et Sadam-Kaasiku maantee ääres kulgeks kergliiklustee katkematult.

Kihnu Vallavalitsuse vastuses Ruusile osundati, et Ruhvi kinnistu ei külgne riigile kuuluva Sadam-Kaasiku teega, vaid vallale kuuluva Sadam-Lemsi teega. Kihnu Vallavolikogu ei ole kunagi otsustanud selle tee üleandmist riigile, sellist ettepanekut ei ole ka detailplaneeringus. Pärnu Teedevalitsus saab oma kooskõlastuses anda hinnanguid üksnes riigi teede osas, mistõttu nende "nõuded" valla teede osas saavad olla vaid soovituslikud. Antud juhul pole Pärnu Teedevalitsus oma e-kirjas antud soovitust põhjendanud.

Ruus ei ole oma ettepanekus täpsemalt selgitanud, milles seisneb avalik huvi liiklusohutuse tagamiseks ning milles seisneb mootorsõidukita liiklejate sadamast Lemsi küla suunas või vastupidi liikumise ebaturvalisus.

Riigikohtu halduskolleegiumi kohtuotsuses haldusasjas 3-3-1-87-08 märgitakse, et planeerimisotsuse motiveerimisel ei saa haldusorgan piirduda üldsõnalise viitega avaliku huvi eksisteerimisele näiteks piirkonda töökohtade loomiseks. Samamoodi ei saa ka Suaru sadama kergliiklustee planeerimist eramaale motiveerida üldsõnaliselt avaliku huviga liiklusohutuse tagamiseks.

Planeeringu kohaselt suunatakse tulevikus Sääre külasse ja Linaküla külasse suunduv liiklusvool enne Ruhvi kinnistut sisemaa poole. Selle tulemusena väheneb Ruhvi kinnistuga piirneval teel liiklusvool vähemalt kaks korda. Lemsi külla viiva tee äärde Liivaku katastriüksusele planeeritav majutusettevõtte ei saa oluliselt liiklusvoogu suurendada, sest planeeritav ala on väike ning suurt majutusettevõtet ei saa kavandada.

Ilmselt on sadamat läbivate reisijate arv suurim suveperioodil, mil kohalikele elanikele lisanduvad turistid. Kihnu Veeteed ASi andmetel on suurima reisijate arvuga kuuks juuli, mil näiteks 2009. a Munalaiu ja Pärnu liinil veetud reisijate arv oli 10911. 2009. a 10 kuuga veeti 48623 reisijat, neist kolme suvekuuga 30845 reisijat. Seega ülejäänud seitsme kuuga 17778 reisijat, keda võib lihtsuse mõttes jagada kuu peale: 2540 reisijat kuus. Kuna neil seitsmel kuul on turistide osakaal väga väike, võib saadud reisijakäivet lugeda kihnlaste omaks. Suvekuudel ei ole kihnlaste reisimine väiksem, pigem suurem. Nii võib arvata, et ka juuli

reisijatest ca 23 % ehk 2540 moodustasid kihnlased ja 77 % ehk 8371 reisijat moodustasid turistid.

Kihnlastel on sadamas ootamas oma transpordivahend või tuleb keegi pereliikmetest transpordivahendiga vastu. Jalgsi lahkub sadamast mõni üksik kihnlane.

Enamus turistidest veetakse sadamast ära majutustevõtete poolt nende transpordivahenditega. Ülejäänud turistidest suurem osa liigub Linaküla küla ja Sääre küla suunas, sest seal asuvad suurimad majutustevõtted – Linaküla kämping, Rock City, Tolli turismitalu. Planeeringus on ette nähtud tulevikus liiklusvoog Linaküla külasse ja Sääre külasse suunata sisemaa poole enne Ruhvi kinnistut.

Põhiseaduse § 32 kohaselt on igäühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud. Omandit võib omaniku nõusolekuta võõrandada ainult seaduses sätestatud juhtudel ja korras üldistes huvides õiglase ja kohese hüvituse eest. Igäühel on õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada.

Kinnisasja sundvõõrandamise seaduse § 3 lõike 1 punkti 7 kohaselt on sundvõõrandamine lubatud avalike teede rajamiseks. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt, kui eesmärk, milleks sundvõõrandamist taotletakse, on saavutatav ilma teise isiku omandis oleva kinnisasja omandamiseta, ei ole sundvõõrandamine lubatud.

Suaru sadama detailplaneeringu ja menetluses oleva Lemsi küla sadamapiirkonna ja Vanakirikumäe detailplaneeringu elluviimisel väheneb Ruhvi kinnistuga külgneva teelõigu kasutamine väga olulisel määral. Ruhvi kinnistu omanikuga ei ole kergliikustee rajamiseks kokkuleppele jõutud.

Kergliiklustee rajamine eramaale, mille omanikuga pole kokkuleppele jõutud, ei ole ainus võimalus liiklusohutuse tagamiseks. Liiklusohutust saab tagada ka liikluskorralduslike vahenditega, näiteks liikluskiiruse piiramisega ja pimedal ajal tänavavalgustuse kasutamisega. Seega ei ole sundvõõrandamine antud juhul lubatud.

Arvestades eeltoodut ei näe Kihnu Vallavalitsus olulist avalikku huvi, mis prevaleeriks omandiõiguse puutumatus üle, mistõttu Kihnu Vallavalitsus Ruusi ettepanekut ei arvestanud. Seda enam, et Ruusi poolt viidatud teeseaduse § 10 on tema poolt seaduse kontekstist välja kistud. Nimetatud paragrahvi pealkiri on "Tee seisund". Selles paragrahvis käsitletakse nõudeid tee korrashoiust tulenevale seisundile, mitte teede kavandamisele või projekteerimisele. Teede projekteerimiseks on teised normatiivaktid.

Avalikule arutelule Marianne Ruus ei ilmunud, kuid teatas e-posti teel, et teda vallavalitsuse vastus ei rahulda.

IV Maavanema järelevalve

Kuna avalikul väljapanekule järgnenud avalikul arutelul Marianne Ruusi ettepaneku osas kokkuleppele ei jõutud, esitas vallavalitsus detailplaneeringu planeerimiseaduse § 23 lõike 1 punkti 2 kohaselt järelevalveks maavanemale.

19.07.2010. a Pärnu Maavalitsuses toimunud vaidlevate poolte ärakuulamisele Marianne Ruus ei ilmunud. Samuti polnud ta esitanud kirjalikult täiendavaid selgitusi.

Maavanema 03.08.2010. a Suaru sadama detailplaneeringu järelevalve seisukoha nr 2.1-6/1589 punkti 1.1 kohaselt on Suaru sadama detailplaneeringu koostamine läbi viidud vastavuses planeerimisseaduse kolmandas peatükis sätestatud menetlusnõuetega. Planeering on koostatud vastavuses planeerimisseaduse § 9 lõikes 2 sätestatud detailplaneeringu eesmärkidega ja kooskõlas Kihnu valla üldplaneeringuga.

Järelevalve seisukoha punkti 1.2 kohaselt avastas maavanem detailplaneeringus mõningaid puudused ning vastuolud seletuskirja ja jooniste vahel. Korrigeerida tuleb a) seletuskirja kergliiklustee osas ja viia vastavusse joonisega; b) maaomandi osas tuleb seletuskiri ja joonised viia vastavusse tegeliku olukorraga. Kuna planeeringualal ei ole enam tegemist reformimata riigimaaga, siis kruntide olemasolevad sihtotstarbed on vaja parandada; c) seletuskirja ja jooniseid Ruhvi kinnistu osas tuleb parandada. Kuna Maa-amet on korrigeerinud saare merepiiri, siis peab Ruhvi kinnistu suuruse viima vastavusse tegeliku olukorraga.

A) ja b) osas on parandused viidud sisse nii seletuskirja kui joonistele, c) osas ei ole nõue otseselt täidetav. Kihnu Vallavalitsus ei ole pädev muutma omandi suurust ega kandeid maakatastris või kinnistusraamatus. Asja lahendamiseks nähakse ette planeeringus perspektiivne Ruhvi maaüksuse piir ja pindala eeldusel, et asjaõigusseaduse § 132 lõike 4 kohaselt pinnas, mis kaldale uhutakse või millega kallast täidetakse jääb kalda osaks ning sama seaduse § 133 lõike 1 kohaselt ulatub kinnisomand mere rannajooneni. Rannajoon on mere tavaline veepiir ehk katastrikaardile kantud veepiir. Kinnisasja omanikul on küll õigus nõuda merest lisandunud maa tõttu ebatäpseks muutunud katastrikannete parandamist, kuid täna puuduvad õigusaktid, mis reguleeriksid seda toimingut.

Järelevalve seisukoha punktis 1.3 märgitakse, et Pärnu Teedevalitsus on Suaru sadama detailplaneeringu kooskõlastanud 24.11.2008 koos tingimusega, et tehnilise projekti käigus tuleb koostada riigi- ja sadamatee ristmiku liikluskorralduse projekt ja see kooskõlastada Pärnu Teedevalitsusega (täna Lääne Regionaalne Maanteeamet). Planeeringulahendusest aga ei selgu, kuidas kavatakse täita nimetatud tingimust. Antud juhul võib planeeringust välja lugeda, et kooskõlastuse lisatingimus on jäetud arvesse võtmata.

Tegelikult ei näe planeering ette teele tehnilise projekti koostamist, säilitatakse olemasolev tee ja ristmik koos täna kehtiva liikluskorraldusega. Teeseaduse § 13 lõike 2 kohaselt on riigimaantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge 50 meetrit. Sama seaduse § 36 lõike 1 punktide 1 ja 2 kohaselt on tee ja tee kaitsevööndis tee omaniku nõusolekuta keelatud ehitada hooneid või rajatisi, rajada istandikke, ehitada kiirendus- või aeglustusrada, peale või mahasõiduteed, alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta. Seega, kui soovitakse riigimaantee kaitsevööndis midagi ehitada, tuleb selleks saada Lääne Regionaalse Maanteeameti nõusolek. Nõusoleku saamise eelduseks on ehitusprojekt, mis tuleb tee omanikuga kooskõlastada. Seadusest tulenevat nõuet ei pea detailplaneeringus kordama. Veelgi enam, seaduses sätestatud ei saa volikogu kehtestada, selleks puudub volitusnorm.

Järelevalve seisukoha punktis 1.4 leitakse, et teekaitsevööndi näitamine planeeringualast väljapoole, merre ei ole asjakohane, kuna detailplaneeringuga saab kehtestada ainult neid

nõudeid ja tingimusi, mis on seotud konkreetse detailplaneeringu maa-alaga. Kui vallavalitsus peab teekaitsevööndi 50 m ulatuses näitamist vajalikuks, siis tuleks planeeringuala laiendada ja viia planeeringumenetlus läbi vastavalt planeerimisest. Maavanem ei põhista oma väidet viitega konkreetsele õigusakti sättele. Samuti ei selgita, miks tee kaitsevööndi ulatumisel mere kohale tuleb planeeringuala suurendada, aga tee kaitsevööndi ulatumisel maismaale väljapoole planeeringuala, planeeringuala suurendada ei tule. Tee kaitsevööndite ulatuse näitamisega planeeringujoonisel, ei sätestata planeeringuga kitsendusi, need tulenevad seadusest. Tee kaitsevööndi ulatuse näitamine planeeringujoonisel kirjeldab mõju ümbritsevatele aladele (niinimetatud naabrusmõju), millede esitamine on põhjendatud ja korrektne. Oht teele võib tuleneda nii tegevusest maismaal kui meres. Kuna maavanem ei ole viidanud vastuolule seadusega või kaalutlusõiguse põhimõtete rikkumisele, tuleb järelevalve seisukoha punkt 1.4 jätta arvestamata ning planeeringulahendus selles osas muutmata.

Järelevalve seisukoha punkti 2 kohaselt on maavanem arvestamata jäänud vastuväite osas jäänud lõpptulemusena seisukohale, et vastavalt haldusmenetluse seaduse § 4 lõikele 1 on haldusorganile antud volitus kaaluda otsuse tegemist või valida erinevate otsuste vahel. Sama seaduse § 4 lõike 2 kohaselt tuleb kaalutlusõigust teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutlusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve. Kuna kergliiklustee planeerimise nõue ei tulene teeseadusest, siis on eraldiseisva kergliiklustee vajaduse otsustamine üksnes kohaliku omavalitsuse pädevuses.

Järelevalve seisukoha punkti 3 kohaselt leiab maavanem järelevalve tulemusena, et Suaru sadama detailplaneeringu koostamine on Kihnu Vallavalitsuses läbi viidud vastavuses planeerimisest. Kolmandas peatükis sätestatud menetlusnõuetega. Detailplaneeringu koostamisel on täidetud planeerimisest § 9 lõikes 2 sätestatud detailplaneeringu eesmärgid ja planeering on kooskõlas Kihnu valla üldplaneeringuga.

Maavanem kiidab heaks Suaru sadama detailplaneeringu tingimused, et detailplaneeringusse viiakse sisse järgmised parandused ja täiendused:

- 1) seletuskirja punkti 4.3 "Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted" on vajalik korrigeerida ja kergliiklustee osas viia seletuskiri vastavusse joonistega;
- 2) maaomandi osas tuleb seletuskiri ja joonised viia vastavusse tegeliku olukorraga, kuna planeeringualal ei ole enam tegemist reformimata riigimaaga;
- 3) kuna Maa-amet on korrigeerinud saare merepiiri, siis peab Ruhvi kinnistu suuruse viima vastavusse tegeliku olukorraga;
- 4) seletuskirja peatükki 4.3 "Tänavate maa-alad ja liikluskorralduse põhimõtted" ja joonistele tuleb lisada kogu planeeringualal kulgeva tee valgustamise ja liikluskiirust piiravate liiklusmärkide paigaldamise tingimused;
- 5) seletuskirja tuleb täiendada tingimusega tee projekteerimiseks: "Tee tehnilise projekti käigus tuleb koostada riigi- ja sadamate ristmiku liikluskorralduse projekt ja tehniline projekt kooskõlastada Lääne Regionaalse Maanteeametiga".

Maavanema tingimustest 1 ja 2 on täidetud, vastavad parandused on tehtud nii seletuskirjas kui joonistel. Tingimuses 3 nõutud Ruhvi kinnistu suurust ei saa Kihnu vald muuta, kinnisomandi suuruse parandamist merest lisandunud maa osas saab nõuda üksnes kinnisasja omanik, kui kehtestatakse selleks toiminguks vajalikud õigusaktid. Planeeringus on näidatud

Ruhvi kinnistu perspektiivne suurus kui sellele liidetakse Maa-ameti poolt kehtestatud uue merepiiri ja senise kinnistu piiri vaheline merest lisandunud ala. Tingimuses 4 nõutud tänavavalgustuse täpsustused on kantud joonistele. Liikluskiirust piiravate liiklusmärkide paigaldamise tingimused on tuletatavad detailplaneeringu seletuskirjast, kus on öeldud "Planeeritud sõiduteele on ette nähtud kiirusepiirang 30 km/h." Sellest on arusaadav liikluskiirust piiravate märkide paigaldamise sõidutee otstes. Iga konkreetse märgi asukoha fikseerimine ei ole detailplaneeringu ülesanne.

Tingimuse 5 seadmisega on maavanem väljunud oma pädevuse piiridest. Detailplaneeringu kui kaalutusotsuse järelevalves saab maavanem kontrollida üksnes seda, ega kaalutusotsuse tegemisel ei esinenud menetlus- ja vormivigu, mis võisid mõjutada sisulist otsustamist, kas kaalutusotsus on kooskõlas õigusnormide ja õiguse üldpõhimõtetega, kas otsus tugineb seaduslikule alusele, ega ei ole väljutud kaalutusõiguse piiridest ning ega ei ole tehtud muud sisulist kaalutusviga. Detailplaneeringu seletuskirja täpne sõnastus ei ole maavanema pädevuses. Kihnu vald ei pea vajalikuks seletuskirjas korrata seadusest tulenevat nõuet saada tee kaitsetsoonis ehitamiseks nõusolek (kooskõlastus ehitusprojektile) tee omanikult.

Kuna detailplaneeringu maa-ala paikneb Kihnu sadama piirkonnas, mille kaudu toimub nii saare elanike kui ka külastajate liikumine saarele, teeb maavanem Kihnu Vallavolikogule ettepaneku enne Suaru sadama detailplaneeringu kehtestamist veelkord kaaluda antud planeeringulahenduse sobivust ja otstarbekust antud asukohas ning kergliiklustee vajalikkust kogu ulatuses sadamast kuni Sadam-Kaasiku riigiteeni.

Lisaks eespool toodud põhjendustele Kihnu Vallavalitsuse vastuses Ruusi ettepanekule pikendada kergliiklusteed Sadam-Kaasiku riigiteeni märgib vallavolikogu järgmist. Ruhvi kinnistu lõppedes algab Kihnu hoiuala, kus looduskaitseaduse § 32 lõike 2 kohaselt on keelatud nende elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine, mille kaitseks hoiuala moodustati ning kaitstavate liikide oluline häirimine, samuti tegevus, mis seab ohtu elupaikade, kasvukohtade ja kaitstavate liikide soodsa seisundi. 3 m laiuse kergliiklustee rajamine hoiualas asuvale looduslikule liivaluulele kahjustab seda laiemalt kui ainult tee laiuse ulatuses – luide tuleb laiemalt maha lükata, et vältida tuiskliiva kandumist teele. See läheb aga vastuollu hoiuala eesmärkidega. Niisiis ei ole Ruhvi kinnistu omanikuga kokkuleppe puudumine üks ja ainus põhjus detailplaneeringu kergliiklustee lahendusele. Sellel lahendusel on ka oma loogika: jalakäiatele ja jalgratturitele eraldatud alad on ette nähtud ainult sadama territooriumile, kus on kõige intensiivsem liiklus. Sadama territooriumina tuleb siinkohal käsitleda ala, mille moodustavad Kihnu sadama maaüsus, Suaru sadama maaüsus kuni detailplaneeringuga kavandatud krundi 8 lõpuni, Külmoone maaüsus, Kalurite sadama maaüsus, viimase pikendusena osa Lossi maaüksusest ning liitsihist sadama poole jääv reformimata riigimaa (neemik kaasa arvatud). Teede äärde kergliiklusteed ei planeerita.

Kihnu Vallavolikogu on seisukohal, et Suaru sadama detailplaneering on sobiv ja otstarbekas antud asukohas kavandatud eesmärkide saavutamiseks. Kuna detailplaneeringu avaliku väljapaneku järgsed parandused on redaktsioonilist laadi ja detaile täpsustavad ega muuda planeeringu põhilahendust pole vaja avalikku väljapanekut korrata.

Planeerimisseaduse § 24 lõike 3, § 25 lõike 4 ja 5 ning § 26 lõike 1, Kihnu Vallavolikogu 27.02.2003 määrusega nr 2 kinnitatud Kihnu valla planeerimismääruse punktide 30 ja 31 alusel

Kihnu Vallavolikogu

otsustab:

1. Kehtestada Kihnu vallas Lemsi külas Suaru sadama detailplaneering.
2. Kihnu Vallavalitsusel korraldada ühe kuu jooksul kehtestamisteate avaldamine ajalehes Pärnu Postimees ja Kihnu Lehes ning käesoleva otsuse ärakirja ja detailplaneeringu saatmine Pärnu Maavanemale ja Maa-ameti Pärnu katastribüroole.
3. Planeeringu kehtestamise otsuse vaidlustamiseks on igal isikul õigus ühe kuu jooksul, arvates päevast, millal isik sai teada või pidi teada saada planeeringu kehtestamisest, pöörduda halduskohtusse, kui ta leiab, et otsus on vastuolus seaduse või muu õigusaktiga või selle otsusega on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi.
4. Otsus jõustub teatavakstegemisel.



Paal Põlluste
Volikogu esimees