



Tartu Linnavolikogu

17.04.2024 nr 1-5/04423

Vastus arupärimisele Tartu rahvusvaheliste lennuühenduste kooskõlast linna arengudokumentidega ja lennuühenduste võimaliku keskkonnajälje kohta

Tartu Linnavolikogu liige Loone Ots esitas 21. märtsil 2024. a linnavalitsusele arupärimise, mis käsitles Tartu linna eelarvest toetatavaid Tartu rahvusvahelisi lennuühendusi. Arupärimise esitaja tõstatab arupärimises küsimuse Tartu rahvusvaheliste lennuühenduste kooskõlast Tartu linna arengudokumentidega ja rahvusvahelise lennutranspordi võimalikust keskkonnajäljest.

Arupärimises on osundatud mitmele linna arengudokumendile (sh kehtetutele nagu näiteks Tartu Agenda 21) ja mitte Tartu linna poolt kehtestatud (näiteks Tartu 2024 keskkonnategevuste strateegia, mille on välja töötanud sihtasutus Tartu 2024 koostöös Ascento OÜga) ning viidatakse sellele, et Tartu rahvusvaheliste lennuühenduste arendamine on linna arengudokumentidega vastuolus. Linnavalitsusel ei ole võimalik arupärimise esitaja selliste seisukohtadega nõustuda. Selgitame oma seisukohta alljärgnevalt.

Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 37 lg 1 kohaselt peab omavalitsusüksustel olema arengukava ja eelarvestrateegia, mis on aluseks eri eluvaldkondade arengu integreerimisele ja koordineerimisele. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt tuleb arengukavas esitada vähemalt:

- 1) majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna ja rahvastiku tervise arengu pikaajalised suundumused ja vajadused;
- 2) probleemide ja võimaluste hetkeolukorra analüüs tegevusvaldkondade lõikes;
- 3) tegevusvaldkondade strateegilised eesmärgid koos taotletava mõjuga arengukava perioodi lõpuni;
- 4) strateegiliste eesmärkide täitmiseks vajalikud tegevused arengukava perioodi lõpuni.

Omavalitsusüksustel võib kokkuleppe alusel olla ka täiendav arengukava omavalitsusüksuse territooriumi mõne osa kohta, mõne tegevusvaldkonna arendamiseks (nt kliimakava) või mitme valla või linna või nende territooriumi osade kohta (KOKS § 37 lg 3). Selline täiendav arengukava peab aga olema kooskõlas omavalitsusüksuse arengukavaga (KOKS § 37 lg 4). Omavalitsusüksuse arengukava ja täiendav arengukava omakorda peavad arvestama maakonna arengustrateegiaga (KOKS § 37 lg 4¹).

Tartu maakonna arengustrateegia 2040 näeb ühe tegevussuunana (tegevussuund 4.3.1) ette Tartu lennujaama arendamise (sh välisühenduste kasv, regionaalsed lennud, kaubaveod). Nimetatud tegevussuunale on omistatud suisa kriitiline tähtsus (lk 50). Samal ajal on maakonna arengustrateegias mitmeid tegevussuundi, mis keskenduvad kliimamuutuste ennetamisele, kliimaneutraalsuse saavutamisele ja üldisele kliimateadlikkusele.

Tartu linna arengustrateegia 2030 toob korduvalt välja rahvusvaheliste regulaarsete lennuühenduste positiivse mõju erinevatele eluvaldkondadele ja nende arengule ning rõhutab lennuühenduste arendamise vajadust. Sellega seotud tegevused on muuhulgas koondatud arengustrateegia eesmärgi nr 11, "Tartus on keskkonnasõbralik liikumiskeskond, mis arvestab kõiki liikumisviise ja on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku", alla. Samal ajal on ka Tartu linna arengustrateegias osundatud kliimamuutustega tegelemise vajadusele.

Tartu linna arengukavas aastani 2027 on samuti rõhutatud vajadust luua kiired ja mugavad transpordiühendused välismaailmaga, arendades selleks muuhulgas ka lennutransporti. Aga ka linna arengukavas on peetud oluliseks tegeleda kliimamuutuste ja erinevate tegevuste võimaliku keskkonnajälje küsimustega.

Eeltoodud viited linnaga seotud arengudokumentidele illustreerivad selgelt, et linnal võib samaaegselt olla väga erinevaid arengueesmärke, mis võivad näida ka vastukäivad. Siinjuures on aga oluline mõista, et nimetatud arengudokumendid üksinda ei loo mitte ühtegi õigust ega kohustust. Õigused ja kohustused tulenevad hoopiski linnavolikogu ja linnavalitsuse õigusaktidest, mis võivad arengueesmärkide paljususe olukorras anda neist mõnele ka kõrgema prioriteedi.

Tartu Linnavolikogu 13. oktoobri 2022. a otsusega nr 76 andis linnavolikogu linnavalitsusele ülesande teha kõiki vajalikke toiminguid Tartust lendamise üldist majandushuvi pakuva teenusena määratlemiseks ja linnavalitsuse edasise analüüsi tulemusena põhjendatuks peetud rahvusvahelise lennuliini suhtes avaliku teenindamise kohustuse kehtestamiseks. Samuti tehti linnavalitsusele ülesandeks viia läbi riigihange rahvusvahelise lennuliini avaliku teenindamise kohustust täitva lennuettevõtja leidmiseks.

Linnavalitsus on eelnimetatud toimingutega edukalt hakkama saanud ja arupärimises püstitatud küsimus, kas toimiv rahvusvaheline lennuühendus on ikka kooskõlas linna arengudokumentidega, ei ole tänasel päeval asjakohane. Seda isegi olukorras, kus osad linna arengudokumentides sõnastatud eesmärgid ja tegevused rahvusvaheliste lennuühenduste loomist justkui ei toeta. Siinjuures on määravaks linnavolikogu ülalviidatud otsus, mis määratles tänases olukorras prioriteetseks just lennuühenduste arendamise eesmärgi ja sellega seotud tegevused.

Selgitame lisaks, et linnavalitsus on linnavolikogult saadud ülesannet täites tellinud Tartu lennujaama rahvusvahelise otseühenduse majandusuuringu (koostaja KRSI Advisory OÜ) eesmärgiga selgitada välja, kas otselendamine Tartust on rahaliselt jätkusuutlik ja milline on selle sotsiaal-majanduslik mõju. Nimetatud uuringu tulemused toetavad linna arengudokumentides välja toodud eesmärke ja tegevusi ning kinnitavad rahvusvahelise lennuühenduse vajadust.

Linnavalitsus selgitab lõpetuseks, et Tartu energia- ja kliimakavas "Tartu Energia 2030" ega muudes arengudokumentides ei ole hinnatud ega arvesse võetud rahvusvahelise lennutranspordi kasvuhoonegaaside mõju. Põhjused, miks lennundusega seotud emissioone linna emissioonidesse ei arvestata on järgmised:

- Tartu Lennujaam ei asu Tartu linna haldusterritooriumil – see on aga puhtalt metoodiline, mitte sisuline põhjus;
- Tartu Lennujaam ei teeninda ainult Tartu linna, vaid Tartumaad ja Lõuna-Eestit laiemalt. Väga keeruline on öelda, kui suur osa lendajatest on tartlased või seotud Tartu linna ettevõtete või organisatsioonidega. Samuti on keeruline leida õiglane emissioonide jaotus Tartu ja Helsingi vahel;
- Koos lennundusega on Tartu linna emissioonide arvestusest välja jäänud ka muu Eesti sisene ja rahvusvaheline reisijate transport. Kui me arvestaksime lennunduse emissioone, siis me peaks ka bussi, rongi ja maanteetranspordi suutma ära hinnata ja kõigile viisidele meetmed leidma. Kahjuks ei ole aga Tartu linnal mehhanisme, millega kõiki transpordiliike mõjutada;

- Lennunduse kliimamõju vähendamine on paketi "Eesmärk 55" ehk Euroopa Liidu kliimaeesmärkide järgi EL-i sisene ja riiklik vastutus. Selleks on ette nähtud kolm peamist tegevust:
 - o Energia maksustamise direktiiv, millega muudetakse kõige keskkonnakahjulikumad kütused kallimaks;
 - o ReFuelEU ehk Euroopa Liidu lennundussektori CO₂ heite vähendamise määruse üks eesmärke on toetada ja kiirendada jätkusuutlike lennunduskütuste (Sustainable Aviation Fuel ehk SAF) turule tulemist;
 - o Lennundus kuulub EU ETS ehk emissioonide kaubanduse alla, millega peab ka Finnair arvestama.

Eelnev ei tähenda aga, et linnavalitsusel puuduks ülevaade Tartu-Helsingi lennuliinil kasutatava ATR 72-500 lennuki võimaliku CO₂ emissiooni kohta. Senistele sarnaste lennukitega seotud uuringutele tuginedes saame välja tuua, et Tartu-Helsingi lennuliinil emiteeritakse keskmiselt 0,18 kg CO₂ ühe reisija miili kohta. Täpsema huvi korral soovitame arupärijal tutvuda uuringuga [Carbon Footprint of Air Travel](#).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Raimond Tamm
abilinnapea