Mereala ruumiline planeerimine on vahend merekasutuse pikaajaliseks kavandamiseks, et tagada nii mereressursside kasutamisest saadav majanduslik kasu kui ka mere ja rannikuala väärtus sotsiaalselt ja kultuuriliselt olulise alana. Mereala planeerimisel peetakse iga tegevuse kavandamisel silmas, et mistahes inimtegevuse aluseks on merekeskkonna hea seisundi saavutamine ja säilitamine.

2020
SISUKORD

1. SISSEJUHATUS ............................................................................................................ 4
2. LÄHTEKOHAD ............................................................................................................. 5
3. MEREALA SUUNDUMUSED, VISIOON JA RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED ..8
4. METOODILINE RAAMISTIK ....................................................................................... 10
  4.1 Laiapõhjaline planeerimisprotsess ................................................................. 10
  4.2 Mõjude hindamise tulemustega arvestamine ............................................. 11
  4.3 Hoonestusloa taotlused merealal ................................................................. 13
  4.4 Hiiu ja Pärnu maakonnaga piirnevate merealade planeeringud .......... 16
5. MEREALA KASUTUS ............................................................................................... 17
  5.1 Mereala kooskasutuse põhimõtted ............................................................... 17
  5.2 Kalandus ............................................................................................................. 21
  5.3 Vesiviljelus ......................................................................................................... 22
    5.3.1 Kalakasvandused ...................................................................................... 22
    5.3.2 Karbi- ja vetikakasvatus .......................................................................... 25
  5.4 Meretransport ..................................................................................................... 28
    5.4.1 Laiavahetus ................................................................................................. 28
    5.4.2 Sadamad ...................................................................................................... 30
    5.4.3 Jääteed ......................................................................................................... 33
    5.4.4 Meretranspordi suunised ja tingimused .................................................. 33
  5.5 Merepääste, reostustõrje ja riigipiiri valve ..................................................... 35
  5.6 Taastuenergia tootmine .................................................................................... 38
    5.6.1 Taastuenergia tootmise suunised .............................................................. 38
    5.6.2 Tuuleenergeetika arendamiseks sobivate alade kujunemine ............. 38
    5.6.3 Tuuleenergeetika arendamiseks sobivad alad ....................................... 45
    5.6.4 Tuuleenergeetika suunised ja tingimused ............................................... 46
    5.6.5 Kaablikoridorid tuuleenergeetika aladelt maismaale ....................... 51
  5.7 Merepõhis paiknev taristu ................................................................................ 54
  5.8 Mereturism ja rekreatsioon ............................................................................ 56
  5.9 Kaitstavad loodusobjektid ............................................................................. 57
  5.10 Merekultuur ...................................................................................................... 59
  5.11 Kultuurimälestised ........................................................................................ 60
  5.12 Riigikaitse ....................................................................................................... 63
  5.13 Maavarad .......................................................................................................... 64
  5.14 Kaadamine ....................................................................................................... 65
  5.15 Püsihendused ................................................................................................ 66
  5.16 Meri-maismaa seosed ................................................................................... 67
6. MÕISTED .................................................................................................................... 71
Lisa 1. Eesti mereala portree .................................................................................... 75
Lisa 2. Tuuleenergeetika arendamiseks looduslikult sobivate alade määraramise metoodika ............................................................................................................. 76
Lisa 3. Ülevaade planeeringu ja mõjude hindamise raames tehtud koostööst ametkondade, huvigruppide ja avalikkusega .......................................................... 78
Mereala planeeringu seletuskiri
1. SISSEJUHATUS


Käesolev dokument on mereala planeeringu seletuskiri. Seletuskiri selgitab lahenduse kujunemist (ptk 2, 4), kajastab mereala tulevikusuundumusi, visiooni ja ruumilise arengu põhimõtteid (ptk 3) ning annab suuniseid ja tingimusi mereala edasiseks kasutuseks (ptk 5). Seletuskirjas on toodud üldised põhimõtted Eesti mereala kooskasutuse arendamiseks (ptk 5.1) ja planeeringus kasutatud mõistete selgitused (ptk 6). Mereala planeeringu ruumianandmed on kajastatud kaardirakenduses, mis on mereala planeeringu portaalis aadressil mereala.hendrikson.ee. Mereala planeeringu elluviimise tegevuskava on välja töötamisel ja lisatakse eraldiseisva lisana enne planeeringu kooskõlastusringi.
2. LÄHTEKOHAD


Skeem 2.1 Eesti mereala planeeringu lähtekohad

---

Eesti mereala planeering käsitleb kogu Eesti mereruumi: nii sisemerd, territoriaalmerd kui majandusvööndid (vt skeem 2.2). Maismaad käsitletakse mereala planeeringus funktsionaalse, nõ meri-maismam seoste kaudu (vt ptk 5.16). Mereala planeering annab maismam planeerimiseks suuniseid riigi eriplaneeringute, kohalike omavalitsuste üld- ja eriplaneeringute ning detailplaneeringute koostajatele, samuti merekasutusega seotud otsuste langetamisele.

Skeem 2.2. Eesti mereruum mereala planeeringu alana


5 Meri-maismam seoste all on siin ja edaspidi silmas peetud tegevusi, mida tehakse kas merel või maismaal, kuid mis toetavad vastavalt maismaal või merel toimunud tegevusi. Nii on kalapüügiks vaja maismaal asuvat kalasadamat või lossimiskohta, merepäästet korraldamiseks peab maismaal olema tagatud juurdepääs merele, meretransporti korraldamiseks on hädavajalikud sadamad.

6 Suunis – planeeringuga antav üldine juhtnöör, mille järgimine on soovitatav ja mis lähtutub mereala pikaajalisest visioonist ja kooskasutuse vajadustest. Suunnistamist teeb korralikult see, et võtta vastu planeeringulahenduse terviklik elluviimine.

7 Tingimus – planeeringu alus ja see, mille järgimine on kohustuslik.

8 Lähenemine põhineb EL direktiivil nr 2014/89/EL, millega kehtestati mereruumi planeerimise raamistik.
Et mitme traditsioonilise kasutuse puhul (näiteks kalandus, meretransport) on merekasutuse reeglid valdavalt välja kujunenud, keskendub planeering eelkõige mereala kooskasutusele ja uutele merekasutusviisidele. Eri merekasutusviiside mereruumi mahutamiseks antakse suuniseid kõikidele valdkondadele.

Mereala planeeringu lähtekohtade põhjalikuma lahtikirjutuse leiab planeeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise väljatöötamise kavatsuse dokumendist.
3. MEREALAL Suundumused, Visioon ja Ruumilise Arengu Põhimõtted

Eesti mereala iseloomustavad alljärgnevad pikaajalised suundumused:

1. Mereala kasutus intensiivistub.
2. Merekeskkonna seisundi parandamine nõuab kõikide Läänemere riikide teravat tähelepanu.


Eesti mereala pikaajaline tulevikuvisioon on:

Eesti mereala on hea keskkonnaseisundiga, mitmekülge ja tasakaalustatud kasutusega ning säästva sinimajanduse kasvu soosiv.

---

9 T’Guideline for the implementation of ecosystem-based approach in MSP in the Baltic Sea area
10 Sinimajandus, ka sinine majanduskasv ehk blue growth – jatkusuutlik meremajandus, mis hõlmab kõiki merega seotud valdkondi: turismi, taastuvgenergeetikat, vesiviljelust, kalandust, biotehnoloogiat, merepõhja maavarade kasutamist jms.
Visiooni saavutamiseks tuleb kõigi Eesti merealal toimuvate traditsiooniliste ja uute tegevuste puhul lähtuda ökosüsteemsest lähenemisest (vt ka ptk 4.1) ja järgida alljärgnevaid ruumilise arengu põhimõtteid:

1. Eesti mereala iseloomustab sünergiline kooskasutus.
2. Mereala kasutus peab olema mitmekesine, soosides piirkonniti sobilikumaid tegevusi.
4. Mereala puudutavad otsused on teadmispõhised.
5. Mereala kasutamise alaste otsuste langetamisel toimub koostöö ja teavitamine riikide, ametkondade ja huvigruppide vahel.

<p>| | |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Eesti mereala iseloomustab sünergiline kooskasutus.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Mereala kasutus peab olema mitmekesine, soosides piirkonniti sobilikumaid tegevusi.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.</td>
<td>Mereala puudutavad otsused on teadmispõhised.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.</td>
<td>Mereala kasutamise alaste otsuste langetamisel toimub koostöö ja teavitamine riikide, ametkondade ja huvigruppide vahel.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
4. METOODILINE RAAMISTIK

4.1 Laiapõhjaline planeerimisprotsess

Mereala planeeringu lahenduse väljatöötamine põhines alltoodud üldistatud skeemil.

Skeem 4.1. Eesti mereala planeeringu metoodiline raamistik


Skeem 4.1. Eesti mereala planeeringu metoodiline raamistik

---

11 vt Helcom-Vasabi juhtnöörid ökosüsteemne lähenemise kasutamiseks mereala planeerimisel.
12 vt http://mereala.hendrikson.ee/uuringud.html
4.2 Möjude hindamise tulemustega arvestamine


Tabel 4.2.1 Ülevaade planeeringu ruumilist lahendust muutvatest mõjude hindamise käigus tehtud ettepanekutest

<table>
<thead>
<tr>
<th>Möjude hindamise poolt tehtud ettepanek</th>
<th>Ettepanekuga arvestamine</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 1. Arvestada võimalike kalade koelmualadega ja mterepõhja elustikuga; lisada hoonestusloaga tasandil kalastkule avalduvate mõjude täpsema hindamise ja uuringute läbiviimise kohustus. | Ettepanekutega nõustuti, planeeringulahendust täiendati:  
- Ptk 5.2 Kalandus lisati suunis nr 2, välja toodi alade skeemkaart.  
- Ptk 5.3.1 Kalakasvandused lisati suunis nr 3, kalastiku jaoks tundlikud alad/potentsiaalsed koelmualad sügavusega kuni 5 m kantti kalakasvanduste jaoks ebasobivate alade skeemkaardile.  
- Ptk 5.6.4 Tuuleenergeetika suunised ja tingimused täpsustati tingimuse nr nr 13d sõnastust |
| 2. Käsitleda kalakasvatustest puhul bioturvalisuse teemat                                                                                                | Ettepanekuga nõustuti, ptk 5.3.1 Kalakasvandused lisati tingimuses b.                                                                                       |
| 3. Vähendada tuuleenergeetika ala nr 1 lindude rände koridoris ja selle läheduses.                                                                      | Ettepanekuga nõustuti, tuuleenergeetika ala nr 1 vähendati (13% ala kogupindalast).                                                                       |
| Numbr | Koha tipple | Tüüpide reklaam | Võimalikud  
|-------|------------|-----------------|--------------------------------------------------|
11. Kaaluda tuuleparkide kaablkoridoride osas tingimuse lisamist, mille järgi on vajalik koostöö Muinsuskaitseametiga (vältimaks merepõhja kultuuriväärtuste kahjustamist) ning Kaitseministeeriumiga (selgitamaks välja võimalike ajalooliste lõhkekehad ja ohtlike objektidega arvestamise vajadust).

Ettepanekuga arvestati. Koostöövajadus Muinsuskaitseametiga ja Kaitseministeeriumiga kaablite rajamisel lisati planeeringusse (ptk 5.6.4 ja 5.7).

12. Kaaluda tuuleparkide arengut soodustava rahuvusvahelise võrgukoridori olulisuse väljatööstmist seletuskirjas ja/või näidata vajadus suunda kaabliühenduste võimalikke variante kajastaval skeemkaardil.

Ettepanek juba sisaldus planeeringulahenduses. Rahuvusvahelise merelise võrgu väljaarendamist on kajastatud ptk 5.6.5 Teadaolevad arengusuunad kajastuvad skeemkaardil nr 5.6.5.1. Skeemkaardil ühendati innovatsiooniala Ventspils-Halli põhimõttelise koridoriga.

13. Kaaluda merepõhja kultuuriväärtusi ühtset peatükina käsitlemist ning kajastada selles nii mälestisi kui ka kaitsestaatuseeta vrakke.

Ettepanekuga ei arvestatud Peatükide kokkuviimist ei peetud otstarbekaks, kuna varasemalt on Muinsuskaitseamet palunud esitada riiklike kultuurimälestiste info eraldi peatükina. Kaitsestaatsete vrakide kajastuvad merekultuuri peatükis.


Ettepanekuga ei arvestatud. Täiendavate tingimuste lisamist ei peetud vajalikuks, kuna kehtivad õigusaktid reguleerivad valdkonda piisavalt.

15. Kaaluda planeeringu seletuskirja täiendamist ka piirkondlike kohapõhisemate meri-maismaga seoste väljatoomisega.

Ettepanekuga arvestati. Piirkondlikud kohapõhisemad meri-maismaga seosed on skeemkaardi kujul lisatud ptk 5.16.

4.3 Hoonestusloa taotlused merealal

Mereala planeeringuga hõlmatud alal on esitatud mitu hoonestusloa taotlust. Mereala planeeringu algatas Vabariigi Valitsus 25.05.2017 korraldusega nr 157. Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus (EhSRS) näeb ette eriregulatsiooni enne seaduse jõustumist (01.07.2015) esitatud hoonestusloa taotluste osas, sätestades, et enne seaduse jõustumist esitatud hoonestusloa taotlust menetletakse lõpun taotluse esitamise ajal kehtinud õigusaktide kohaselt.
Hoonestuslubade menetluse (sh algmtamise) nõuded on sätestatud veeseaduses (VeeS). Praegu kehtiv VeeS näeb ette, et hoonestusloa menetluse alamatamist keeldutakse mõne juhul, kui taotletaval alal on algatatud planeering ja planeerimismenetlus ei ole lõppenud (§ 22§ 1g 2 p 2). Eeltoodud ei kohaldata, kui hoonestusloa taotleja on nõus, et hoonestusluba antakse tähtajaga üks aasta pärast planeeringu kehtestamist.


Skeem 4.3.1 Hoonestusloa taotlused
4.4 Hiiu ja Pärnu maakonnaga piirnevate merealade planeeringud


Käesoleva planeeringu kehtestamise järgselt täiendatakse mereala planeeringu kaardirakendust Hiiu ja Pärnu merealade planeeringute kaardikihtidega.
5. MERELA KASUTUS

5.1 Mereala kooskasutuse põhimõtted

Mereala aina mitmekesisem kasutus tingib vajaduse mahutada mereruumi erinevaid tegevusi. Kooskasutuse soodustamine vähendab merealale avalduvat ruumilist survet. Eesmärgiks on mere kui ressursi jagatud ja jätkusuutlik kasutamine ning erinevate kasutusviiside positiivsete koosmõjude võimendamine. Eelnevast tulenevalt on käsescleva planeeringu üldiseks suuniseks edendada mereala kooskasutust alati, kui see on võimalik.

Kooskasutus tähendab mereala teadlikku ühist kasutamist ühtses mereruumis, geograafilises läheduses. Möiste hõlmab nii tegevuste ühes ja samas mirepiirkonnas paikanimest kui ka sama taristu kasutamist.

Mereala kooskasutus tähistab pööret senises mere kasutamise viisis. Euroopa juhendmaterjalid rõhutavad, et kooskasutuse juurutamine nõuab jõupingutusi kõigilt kaasatud osapoolt (vt skeem 5.1.1). Eesti mereala planeering on esimeseks sammuks kooskasutuse soodustamisel, kooskasutamise arendamistegevused on lülitatud planeeringu elluviimise tegevskavva.

---

Skeem 5.1.1 Soovitused ja takistused mereala kooskasutuse arendamiseks. Allikas

---

Mereala planeeringu seletuskiri

18


Üle-euroopaliselt\(^{14}\) on võetud suund järgmiste mereala kooskasutuste edendamiseks:

1) Turism, kalandus ja keskkonnakaits

Nüüd kalandusturismi järele laseb tuntumatu kalamaastikule. Pakub täiendava sissetulekuvõimalust kalurile ja aidab edendada keskkonnaväärtusi, mida saab kasutada tervise- ja ohutusnahastuse vähendamiseks.

2) Turism, seealune arheoloogiapärand ja keskkonnakaits

Vrakkide külustusretked pakuvad võimalusi tõsta seda väärtust ja edendada keskkonnakaits.

3) Turism ja vesiviljelus

Paadiretked, snorgeldamine ja sukeldumine vesiviljelustaristu lähedal või vahetus naabruses. Pakub alternatiivset sissetulekuallikat vesiviljeljate, tööd teadlikkust kohalikest vesiviljustasudest ja kasvatamist vesiviljeluse arendamiseks.

4) Tuuleenergeetika ja turism

Meretuuleparkide külustusretked (tuulikute unikaalne paigutusmuster võib osutuda vaatamisväärsuseks) pakuvad muid võimalusi, mida saab kasutada vesiviljeluse arendamisest.

5) Tuuleenergeetika ja landelus

Meretunnelmised külustusretked (tuulikute unikaalne paigutusmuster võib osutuda vaatamisväärsuseks) pakuvad muid võimalusi, mida saab kasutada vesiviljeluse arendamisest.

6) Nafta ja gaasiplatvormide taaskasutus

Kasutusest välja langenud platvormide (osaline) taaskasutus on võimalik vähendada kulude kokkuhoidu ja kasvatamist vesiviljeluse arendamisel.

7) Nafta ja gaasiplatvormide taaskasutus

Kasutusest välja langenud platvormide (osaline) taaskasutus on võimalik vähendada kulude kokkuhoidu ja kasvatamist vesiviljeluse arendamisel.

8) Laineenergia ja vesiviljelus

Vesiviljelusfarmide ja laineenergia taristus füüsiliselt seotud või vahetus naabruses arendamise, mis võimaldab farmis laineenergiat otseselt kasutada. Vähendab kaasnevaid kulud.

9) Tuuleenergeetika ja laine- ning tõusu-mõõna energia

Ühtlasi kasutatakse tuuleenergiat vesiviljeluse arendamisel ja arendada kasutada tuuleenergiat vesiviljeluse arendamisel.

---

Kõikidel merekasutustel on oma iseloom. Osad mere kasutusviisid toimivad vaid kindlas asukohas, osad hõlmavad terve mereala; osad kasutused vältavad teisi kasutusviise, osad toimivad paremini koos teistega (vt skeem 5.1.2). Kooskasutuse võimalikkust täpsustavad alljärgnevates peatükkides mereala kasutusviiside lõikes toodud suunised ja tingimused. Mereala kooskasutus kajastub planeeringulahenduses erinevate kasutusviiside ruumilises kattuvuses (vt skeem 5.1.3).

Skeem 5.1.2 Erinevate kasutusvaldkondade omavaheliste seoste näiteid
Skeem 5.1.3. Planeeringulahendus. Mereala kooskasutus
5.2 Kalandus

Kalapüük toimub kõgu Eesti merealal, välja arvatud õigusaktidega määratud kalapüügipiirangutega aladel. Kalapüügiks intensiivsemalt kasutusel olevad piirkonnad on välja kujunenud ja säilib suures osas ka mereala kooskasutuse puhul.

Skeem 5.2.1 Rannapüügi intensiivsus

Skeem 5.2.2 Traalpüügi intensiivsus
Suunised:

1. Ranna- ja harrastuspüük toimub intensiivsemalt rannikulähedastes ning madalama merega piirkondades.

Skeem 5.2.3. Potentsiaalsed koelmualad. Potentsiaalsed koelmualad kajastuvad üldistatult, arvesse on võetud ainult mereala sügavust.

3. Säilitada/luua vaba juurdepääs kalastusaladele (rannikupüük ja traalpüük), kalasadamatele ja lossimiskohtadele kalavarude efektiivseks kasutamiseks.

Tingimused:

1. Massikalade (räim ja kilu) püügiks ettenähtud traalpüük on Eestis lubatud merealal, mis on sügavam kui 20 m. Madalamatel aladel kahjustaks traalpüük merepõhja ja seeläbi elurikkust.
2. Sadamate ja sildade ehitamisel, vesiviljeluse arendamisel, torujuhtmete, tuulikute, teetammide ja soojuspumpade rajamisel, kaablite merepõhja süvistamisel või muu objekti rajamisel merre tuleb loamenetluse käigus veenduda, et kalade koelmualadele ei kaasneks oluline pikaajaline ebasoodne mõju, vajadusel viia läbi täiendavad uuringud.

5.3 Vesiviljelus

5.3.1 Kalakasvandused

Mereääre riigina on Eestil suur potentsiaal kala tööstuslikuks kasvatamiseks merealal. Mereala planeering ei määra kalakasvanduste rajamiseks sobilikke alasid, sest avamere
Kalakasvanduste tehnoloogia on arengujärgus ja seetõttu võib sobilike alade määramine põhjendamatult piirata keskkonnatingimustega arvestavat sinimajanduse arengut. Kalakasvanduste rajamist tuleb vältida ebasobivatele aladele (vt alljärgnev skeem 5.3.1). Kalakasvanduste arengut suunatakse suuniste ja tingimuste kaudu.

**KALAKASVANDUSTE RAJAMIST VÄLISTAVAD ALAD**

Skeem 5.3.1.1. Kalakasvanduste rajamist välistavad alad

**Suunised:**
1. Kalakasvanduste kattumisel veeliikslusalaga on soovitav eelistada arenduseks veeliikslusaladest väljaspool olevaid alasid. Vajalik on koostöö Veteede Ametiga veeliikluse ajakohaste andmete kasutamiseks.

**Tingimused:**
1. Kalakasvanduste tasakaalustatud arengut soodustatakse väljaspool kalakasvanduste rajamist välistavad alad (vt skeemkaart nr 5.3.1.1).
2. Kalakasvandused rajatseks sõngavamatele (>5 m) ja avatavatele merealadele, et vähendada reostuse lokaalset mõju. Avatud merealal hajuvad toiteained vee intensiivse liikumise tõttu paremini, lisaks on sõngavamatel merealadel enamasti vähem mõjutatavat elustikku (merepõhja elupaiku, kalade koelmualadis jm).
3. Kalakasvanduse rajamisega kaasnevad mõjud peavad olema merekeskkonna seisundi jaoks aktsepteeritava koormusega, vajadusel tuleb rakendada keskkonnameetmeid.
4. Kalakasvandust ei kavandata riigikaitselisele eripiirkonnale.
5. Kalakasvandust ei kavandata laevateele, sh rahvusvahelisele laevateele.
6. Kalakasvandust ei kavandata STS (laevalt-laevale) alale.
7. Kalakasvandust ei kavandata looduskaitselisele objektile.
8. Kalakasvandust ei kavandata kaadamisalale.
10. Kalakasvandust ei kavandata laevade varjumispaika.
11. Kalakasvandust ei kavandata kultuurimälestisele ja veecelule mälestise säilitusalale.
12. Kalakasvanduse kavandamisel kaablikoridori tuleb tagada kaabli kahjustamisega seotud riskide vältimine.
13. Loamenetluse/KMH tasandil kalakasvanduse asukoha ja tehnoloogilise lahenduse otsustamisel tuleb:
   a. hinnata mõju kalakoeelmutele ja kalastikule laiemalt, määratleda vajalikud leevendavad keskkonnameetmed. Mõju Natura alade kaitseesmärkidele tuleb vähendada.
   b. hinnata kasvanduste vastasmõjuga seotud bioturvalisusega kaasnevaid riski, vajadusel määrata eri ettevõttete kasvanduste vahemaad bioturvalisuse riskide vältimiseks.
   c. hinnata kasvanduste rajamisega kaasnevaid riske võõrliikide levitamise, kasvatavate ja looduslike liikide geneetiline segunemise osas.
   d. teha koostööd Kaitseministeeriumiga ajalooliste lõhkekehade ja muude ohtlike objektide leidumise tõenäosuse vältimiseks.
   e. teha koostööd kaabliomanikega ohtlike asukohtade ja koostoimimise võimalikkuse säästmiseks.
   f. kattumisel veeliklusalaga täpsustada kasvanduse paiknemine ja veelikluse toimimine koostöösoos Veeteede Ametiga põhinedes ajakohastele andmetele, hinnates mahkult toite- ja saasteaineid merre.
   g. kattumisel kultuurimälestise kaitsevööndi, arheoloogilise leiukoha ja vrakiga täpsustada koostoimimine koostöösoos Muinsuskaitseametiga.
   h. kattumisel maardlaga täpsustada koostoimimine koostöösoos Maamatiga.

15 Kalakasvanduse tegevuse tulemusel ei tohi merekeskkonna seisund halveneda kui see on hea või väga hea, samuti ei tohi kalakasvandus takistada vähemalt hea seisundi saavutamist aladel, kus praegu seisund hea ei ole ega segada Läänemere tegevuskava keskkonnameetme täitmist. Kui kalakasvandusest lisandub toite- ja saasteaineid merre, siis tuleb vajadusel need eemaldada.
16 Merekaabel on erinevates kohtades erinevalt kaitstud. Risk on madalam süvistatud ja/või betoonplaatidega kaetud kaabli korral.
17 Bioturvalisuse all on peetud silmas vajadust vältida haigustekitajate ja parasiitide sattumisest kasvandustest loodusse ning vastupidii, samuti haigustekitajate ja parasiitide liikumist erinevate lähedalasuvate kasvandustest vahel.
5.3.2 Karbi- ja vetikakasvatus

Eesti merealal on suur potentsiaal söödava rannakarbi kasvatamiseks. Praeguste teadmiste põhjal on rannakarpide saagikus Eesti avameres parimate piirkondlike tehnoloogiate kasutamise korral samas suurusjärgus Taani väinadega ja suurfarmide tootmiskulud eeldatavalt majanduslikult konkurentsivõimelised.

Mereala alusuuringule tuginedes paiknevad karbikasvatusseks sobivad alad peamiselt Saaremaal ja Hiiumaal lähedal jäävatel merealadel. Vetikakasvatus on perspektiivne lisaks veel Väinamere ja Soome lahe lääneosas.

VETIKATE LOODUSLIK KASVUPOTENTSIAL

Skeem 5.3.2.1 Vetikate looduslik kasvupotsiaal

Mereala planeeringu seletuskiri

26

KARPIDE LOODUSLIK KAVUPOTENTSIAAL

Skeem 5.3.2.2 Karpide looduslik kasvupotentsiaal.

Mereala planeering kaardistab vetika- ja karbikasvatuse loodusliku kasvupotentsiaali (ülaltoodud skeemid). Vetika- ja karbikasvatuse arendamine on võimalik ka väljaspool suure ja mõõduka potentsiaaliga alasid, kuid seal ei pruugi see ebasobilike kasvutingimuste tõttu olla otstarbekas. Karbi- ja vetikakasvatuste jaoks ebasobilikest aladest annab ülevaate järgnev skeemkaart.

KARBI- JA VETIKAKASVATUSE RAJAMIST VÄLISTAVAD ALAD

Skeem 5.3.2.3 Karbi- ja vetikakasvatuse rajamist välistavad alad
Vesiviljelus, eelkõige karbikasvatus on eeldatavalt positiivses koosmõjus tuulikute rajamisega. Tuulikute vundamendid on koovidele sobiv kasvukeskkond ja pakuvad soodsaid lahendusi farmiliinide kinnitamiseks.

**Suuised:**
2. Karbi- ja vetikakasvatust kasutatud arengut soodustatakse positiivses koosmõjus tuulikute rajamiseks. Tuulikute vundamendid on koovidele sobiv keskkond ja pakuvad soodsaid lahendusi farmiliinide kinnitamiseks.
3. Vesiviljelus, eelkõige karbikasvatus on eeldatavalt positiivses koosmõjus tuulikute rajamisega. Tuulikute vundamendid on koovidele sobiv kasvukeskkond ja pakuvad soodsaid lahendusi farmiliinide kinnitamiseks.

**Tingimused:**
1. Karbi- ja vetikakasvatust ei kavandata riigikaitselisele eripiirkonnale.
2. Karbi- ja vetikakasvatust ei kavandata laevatele, sh rahvusvahelisele laevateele.
4. Karbi- ja vetikakasvatust ei kavandata STS (laevalt-laevale) alale.
5. Karbi- ja vetikakasvatust ei kavandata laeva varjumispaikale.
7. Karbi- ja vetikakasvatust kasutamisel looduskaitseühiskonnas on olemas riiklikke eeskirju, mida on kutsuva poolt järgitava.
8. Karbi- ja vetikakasvatust kasutamisel looduskaitseühiskonnas on olemas riiklikke eeskirju, mida on kutsuva poolt järgitava.
10. Loamenetluse/KMH tasandil karbi- ja vetikakasvatust kasutamisel on olemas riiklikke eeskirju, mida on kutsuva poolt järgitava.

19 Merekaabel on erinevates kohtades erinevalt kaitstud. Risk on madalam sõltuvalt ja/või betoonplaatidega kaetud kaalul korral.
c. teha koostööd kaabliomandikega, mida seletakse päevakaudes liikumise võimalikkuse väljaselgitamiseks.

d. kattumisel veeliikluslalaga täpsustada karbi- ja vetikasvatuse painekomite ja veeliikluse toimimine koostöös Veeteede Ametiga. Mereala põhinedes ajakohastele andmetele, hinnates mõju laevaliiklusele (mõju teekonna pikenemisest tulenevate majandusliku mõju kui ka liikluse piiramine ja lihetemise tõusu).

e. kattumisel kultuurimälestiste kaitsevööndi, arheoloogilise liikluse ja veega täpsustada koostöös Veeteede Ametiga.

f. kattumisel maardlaga täpsustada koostöörežiim koostöös Vana-ametiga.

5.4 Meretransport

5.4.1 Laevaliiklus

Ajalooliselt on merealade peamiseks kasutajaks olnud laevad. Navigeerimise loogikast lähtuvalt kasutatakse sadamate vahel liikumiseks väga laialdasi alade – optimaalse teekonna valik tuleneb ohtudest veealal, tuulest ja lihitest jms. Mereala uued kasutusviisid võivad paljudes kohtades olla piirangukas, mistõttu on lihtne veel laeva liikumise muudatus. Seda on võimalik arvestades igi juhtumi puhul asukoha eripära, senist liiklusmustrit ja huvipakkuvat merealat olemas olule. Olemasolevad piirangud seda võimaldavad ja see on vajalik.

Mereplaneering kajastab navigatsiooniteabes avaldatud laevateid ja määrar liiklusehalduse ning peamiste sõidusuundade alusel veeliiklus. Oleja laevalalal on laevaliiklus haju- ja harv. Laevaliiklus on lubatud ka väljaspool laevaliikluse ja veeliikluses, kui looduslikul olul ja eelkõige veevaluvehelises liikuvusel on laevaliiklust kitsendamiseks vajalik.

Kohtades, kus laevatee asukoha määravad laevaliikluse muutumine ning asukohad teekonnad, on halvemad vastusvõimet ning olemasolevad piirangud seda võimaldavad ja see on vajalik.

Mereplaneering kajastab navigatsiooniteabes avaldatud laevateid ja määrar liiklusehalduse ning peamiste sõidusuundade alusel veeliiklus. Oleja laevalalal on laevaliiklus haju- ja harv. Laevaliiklus on lubatud ka väljaspool laevaliikluse ja veeliikluses, kui loodoslikul olul ja eelkõige veevaluvehelises liikuvusel on laevaliiklust kitsendamiseks vajalik.

Kohtades, kus laevatee asukoha määravad laevaliikluse muutumine ning asukohad teekonnad, on halvemad vastusvõimet ning olemasolevad piirangud seda võimaldavad ja see on vajalik.

20 Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevade pikkust on analüüsitud AIS andmete põhjal ning valmisisse avaldatud laevaliikluse määratud varu 98,5% laevapikkuseks valitud 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* Laevateedel, mis on rahvusvahelise tähtsusega, kus liiguvad suured laevad ja laevaliiklus on tihe, on ala laius W arvatud vastavalt valamiga W = Ws + 2(Wr + Wc), kus Ws on sõiduraja laius 4 laevapikkust, Wc on kokkupõrke vältimiseks tehtavaks täispöördeks vajalik ohutusvaru 6 laevapikkust ja Wr on kokkupõrke váltimiseks tehtavaks eelneva manoeuvri jaoks vajalik varu 0,3 M.* 21 Laevaliikluse türjäheks on määratud Veeteede Ametiga alljärgneva metoodika kohaselt. Liikluse türjäheks on algne veenarv ja veenarvi taimkujundus sõiduajal.

22 Veeliiklus on määratud koostöös Veeteede Ametiga alljärgneva metoodika kohaselt. Liikluse türjäheks on algne veenarv ja veenarvi taimkujundus sõiduajal.

23 Veeliikluse türjäheks on määratud koostöös Veeteede Ametiga alljärgneva metoodika kohaselt. Liikluse türjäheks on algne veenarv ja veenarvi taimkujundus sõiduajal.
reguleeritav rahvusvaheline laevatee. Erandjuhul võib teiste merekasutustega kattuda ka laevatee, kuid sel juhul on prioriteediks laevatee säilitamine ja võimalusel täiendavate piirangute vältimine veeliikluse ohutuse tagamiseks.


Uute laevateede rajamine toimub Veeteede Ameti eestvedamisel (avalikel veealadel) või kooskõlastusel (sadamade sissesõiduteed). Uued veeliiklusalad moodustavad intensiivse laevaliikluse tulemusel mingis piirkonnas ise ja neid ei kanta planeeringujuonisele, kuid muude merekasutustest kavandamisel tulevikus peab loamenetluse tasandil ja ka järgnevate strateegiliste dokumentide koostamisel arvestama sellel hetkel kehtivat liiklusolukorda, mitte planeeringu koostamise ajal fikseeritud olukorda.

**MERETRANSPORT**

**Skeem 5.4.1.1. Meretransport**

---

**22** Rahvusvaheline laevatee on Eesti majandusvööndit läbiv ala, kus on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt kinnitatud laevaliikluse korraldamise meetmed, millele on lisatud ohutusvaru veeliikluses ohtusvaru määramise metoodika järgi. Rahvusvahelised laevateed loetakse mereala planeeringu mõistes laevatee määratlusega võrdseks.
Skeem 5.4.1.2. Laevade liiklustihedus

5.4.2 Sadamad


Uute väikesadamate rajamine ja olemasolevate rekonstrueerimine on otseselt sõltuv sobivate toetusprogrammide olemasolust, mille abil valdav osa suuremahulistest investeeringutest tehakse. Lisaks uutele sadamatele, mis rajatakse täiendama külalissadamate võrgustikku, vajavad suuri investeeringuid ka mitmed vanad sadamad, mille rajatiste eluiga hakkab lõppema.
Skeem 5.4.1.2. Sadamavõrk
**Ettepanek**

Mereplaneering teeb alljärgneva ettepaneku sadamate funktsionaalse liigutise kasutuselevõtiks. Väljapakutud liigitus võimaldab hinnata sadamavörgu toimimist ja piirkondlikku tasakaalu, loob paremaid alused sadamate toimimiseks vajalike ressursside jagamisel. Seda liigitus ei jääda ega sadamate tegevusvaldkonda ega mõõteid, milliste tulenevad arvestamist vajavad keskkonnamõjud ja ruumilised vajadused nii maal kui merel.


Üks ja sama sadam võib täita mitut funktsiooni. Erandiks on riigikaitse ülesannete ja riigihaldusülesannetega sadamad, mille funktsioon on määratud seadusega.

### Soovituslik funktsionaalne liigitus vs Liigitus mereala planeeringu joonisel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Soovituslik funktsionaalne liigitus</th>
<th>Liigitus mereala planeeringu joonisel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Riigikaitse ülesannetega sadam</td>
<td>Joonisel ei kajastata</td>
</tr>
<tr>
<td>Ette nähtud üksnes sõjalaevade ja mereväe abilaevade sildumiseks ja teenindamiseks</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Riigihaldusülesannetega sadam</td>
<td>Sadam</td>
</tr>
<tr>
<td>Ette nähtud üksnes riigihaldusülesandideid täitvate laevade sildumiseks ja teenindamiseks, ei kohaldu sadamaseaduse turvanõudeid käsitlev peatükk</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kaubasadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>sh suur kalasadam, remondisadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Reisisadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>sh parylævasadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Väikesaartega ühendust pidav sadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Regionaalpoliitiliselt oluline, kaaluda päästevöime ja reostustöövöime loomise vajadust. Võib samal ajal toimida külalissadamana.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kalasadam</td>
<td>Väikesadam</td>
</tr>
<tr>
<td>Olemuselt väikesadam, võib olla seotud traalpüügiga.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Väikesadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>sh külalissadam, kodusadam, paadisadam</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>„Üheperes/kogukonnasadam“</td>
<td>Mereplaneeringus ei kajastata</td>
</tr>
<tr>
<td>Sageli endine lautrikkoht väikeses ujuvkaiga</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

5.4.3 Jääteed


5.4.4 Meretranspordi suunised ja tingimused

Meretranspordi edasil on olulised nii rahvusvaheline laevaliiklus kui kohalik laevaliiklus, sh ühendus suur- ja väikesaartega, samuti väikelaevide ja võrgustik. Areng tugineb toimivale taristule: väljakujuunenud sadamate võrgustiku koos võimalike uute väikesadamatega looduslikult sobivate olude kohtades. Oluline on jätta tähelepanu meresõiduohutusele.

Suunised:
2. Oluline on tagada väljakujunenud sadamavõrgustiku toimimine.
3. Sadamavõrgustiku tihendamisel seatakse eesmärgiks:
   a. uute väikesadamate rajamine looduslikult sobivatesse kohtadesse, sobiva sätavusega merealale ja arvestades majanduslikku jätkusuutlikkust ning ohutust, et vältida ebaproportsionaalsest suurt keskkonnamõjut ning kulutusi sõidumisele, kaitsele lainetuse eest jms.
   b. esmaste sadamateenuste pakkumine purjejahtidele (keskmine päevateekond ca 30, s.o 6 tundi sõiduaega keskmise kiirusega 5 sõlme);
   c. mootorjahtidele piisava vahemaaga tankimisvõimalus;
   d. ohutute sildumisvõimaluste loomine külalissadamate võrgustiku täiendamiseks.
4. Sobivate ilmastikuoludega rajatakse Eesti merealale jääteed, mis hõlbustavad saarte ja poolsaarte elanike elu ja elavdavad turismi.
Tingimused:
1. Laevateede asukohtade muutmist ja oluliste piirangute seadmist laevaliiklusele tuleb teiste kasutusviside planeerimisel üldjuhul vältida. Vältimatuks vajaliku muudatuse võimalikkus sõltub konkreetsetest asukohast ja vajab Veeteede Ameti nõusolekut.
2. Merre rajatavad objektid ei tohi häirida veeliklejalte navigatsioonimärkide või -tulede eristamist ja peavad olema tähistatud vastavalt kehtivatele õigusaktidele ja rahvusvahelistele suunistele.
3. Ohutu veelikluse tagamiseks ja objektide kaitseks tuleb inimtekkelised objektid (sh nt kalasumbad, tuulikud, sukeldumispoldi) tähistada vastavalt kehtivatele õigusaktidele ja rahvusvahelistele suunistele.
4. Laevateele ja ankrualale ei kavandata vesiviljeluse arendusala, et vältida kahjustusi nii kasvandusele kui laevadele.
5. Laevateele ja ankrualale ei paigutata meresõiduohutuse tagamiseks tuulikuid.
6. Uue kaitstava loodusobjekti moodustamisel tuleb võimalusel kohaldada kaitstava objekti ruumikuju laevateega. Protessi käigus tuleb teha koostöö Veeteede Ametiga ja viia läbi sotsiaalsete ja majanduslike mõjude hindamine laevaliiklusele avalduva mõju vastavalt veeteedel ikka, mis võimalikumest tulenev majanduslik mõju ja liikluse piiramise ja tihenemisega kaasneva riskitaseme tõus)
8. Veeliiklusalaga kattumisel olemasolevate kaitsealuste objektidega lähtutakse koostöömääratluseks olemasolevate rahvusvaheliste ja ajakohastest veelikluse andmetest.

24 Tuuleenergeetika alal nr 2 on põhimõtteline läbipääsukoridor laevaliiklusele laiusega ligikaudu 6250 m. Laevaliiklusele vähim vajalik laius on arvutatud allmärkuses nr 21 toodud valemi järgi: \( W = W_s + 2(W_r + W_c) \).

25 Tuuleenergeetika aladel nr 2 on põhimõtteline läbipääsukoridor laevaliiklusele laiusega ligikaudu 6250 m. Laevaliiklusele vähim vajalik laius on arvutatud allmärkuses nr 21 toodud valemi järgi: \( W = W_s + 2(W_r + W_c) \).

26 Tuuleenergeetika aladel nr 2 on põhimõtteline läbipääsukoridor laevaliiklusele laiusega ligikaudu 6250 m. Laevaliiklusele vähim vajalik laius on arvutatud allmärkuses nr 21 toodud valemi järgi: \( W = W_s + 2(W_r + W_c) \).

5.5 Merepääste, reostustõrje ja riigipiiri valve

Mereala kasutamise intensiivistumise ning meretranspordi kiire kasvu valguses on merepääste ja reostustõrje toimimisel ning riigipiiri valvel suur tähtsus.

Merepääste vajadused on suuresti määratud meri-maismee seostega – sadamate ja alternatiivsete veesõidukikohtade olemasolu, varustuse hoidmisvõimalused sadamates (reageerimispunktides) jms. Nende vajaduste piisavusega piirkonna mereala jaoks peavad omavalitsused arvestama üldplaneeringus, sh koostööna naaber-omavalitsustega, kuna merealade kaetust merepääste võimalustega peab vaatama üle kogu veekonnas, mitte asemaosas, hoidmisvõimalused sadamates (reageerimispunktides) jms. Merepääste tegevuse maht maal kui merel (sh liikmete arv, reageerimispunktide arv ja tiheus, väljakutsete hulk) on eeldatavalt koostööga ja kasvab väikelaevanduse kasvuga nii kohaliku liikluse kui mereturismi edenes.


Eesti mereala kui terviku seisukohalt tuleb silmas pidada, et kuigi suurõnnetustest reageerimiseks vajalikud vahendid (laevad ja varustus) on koondunud Tallinna piirkonda, siis piirkondliku reageerimisvööme aluseks on eelkõige sadamate reostustõrjevalmiduse kohustus (kuivõrd nad ise on riskikohad) ning Politsei- ja Piirivalveameti teisaldavad reostustõrjekontainerid. Piirkondlik reageerimisvööme on vajalik ka aina paremini teadvustatud nn mereprügi probleemidega tegelemiseks. Kaldale uhitava mereprügi puhul on peamiseks meetmeks mererannast prügi korjamine ja uue prügi rannast merele kandumise vältimine.

Veeliikluse ohutuse tagamiseks, merekeskkonna kaitseks ja merepääste hõlbustamiseks on Vabariigi Valitsuse korraldusega 18.08.2005 nr 529 määratud varjumispaigad - sadamad ja veelad, kuhu suunatakse merehätta sattunud laev või laev, mille merehätta sattumist püütakse vältida, nt kuni ilmastikutingimuste paranemiseni või muude meresõitu ohustavate tegurite kõrvaldamiseni. Laeva suunab varjumispaika Politsei- ja Piirivalveamet.

27 Punkerdamine toimub ka sadamates ja põhjendatud vajaduse korral – nt kui sadamasse või STS-alale on liialt pikk vahemaa, mille läbiristamise kõrvaldamiseks tagamine lüüakse – muual merealal.
Suunised:
1. Oluline on reostustõrjevõime suurendamine nii üleriigilisel kui piirkondlikul tasandil.
2. Oluline on teadvustada kaldale uhutava mereprügi kasvavat probleemi.
3. Reostustõrjevõime seisukohalt on soovitatav Tallinna lahe kui suure liiklustihedusega ja sellega suurema riskitasedega piirkonnas kasutada punkerdamiseks STS-ala.

Tingimused:
1. Vajalik on veesõidukite veeskamise võimaluste tagamine merepääste toimiseks.
2. Merel toimuvad ja kavandatavad tegevused ei tohi takistada mereseireradarite toimimist.
4. Laevade varjumispaigale ei kavandata vesiviljeluse arendusala, et vältida kahjustusi nii kasvandusele kui merehätta sattunud laevadele.
5. STS-ala ei kavandata vesiviljeluse arendusala, et tagada STS-operatsioonide ohutu teostamine ja vältida kahjustusi kasvandustele.
Skeem 5.5.1. *Ship-to-ship* alad
5.6 Taastuvenegria tootmine

Taastuvenegria arendamine minimeerib energiasекторi keskkonnamõjusid, tugevdab energijulgeolekut ning tõstab majanduse konkurentsivõimet. „Kliimapolitika põhialused aastani 2050“ seab eesmärgiks taastuvate energiaallikate järk-järgult suureneva kasutuselevõtu lõpptarbimise kõigis sektorites. „Energiamaanduse arengukava 2030“ järgi moodustab 2030. aastaks taastuvatest energiaallikatest elektro tootmine (maismaal ja merel) sisemisest elektri lõpptarbitmisest 50%. Eestis toodetud soojusest põhineb aastaks 2030 taastuvatel energiakaitsetel 80%. Tuuleenergia võib aastaks 2050 katta riigi elektritarbimise vajadusest kolmandiku, indikatiivselt on vajalik maht 4500 MW.


5.6.1 Taastuvenegria tootmise suunised

Tuuleenergeetika suunised ja tingimused on toodud ptk 5.6.2

Suunised:

1. Eesti mereala tuleb kasutada taastuvenegri tootmiseks. Lähiajal on suunaks eelkõige tuuleenergeetika arendamine (vt ptk 5.6.2 - 5.6.5).

5.6.2 Tuuleenergeetika arendamiseks sobivate alade kujunemine

Mereala planeeringu lahenduse väljatöötamise käigus analüüsiti Eesti mereala sobivist tuuleenergeetika arendamiseks (ülevaatlik metoodika vt skeem 5.6.2.1 ja skeemkaardid; kaalude seadmise, klasside jaotuse ja rasteranalüüsi teostamise metoodika vt lisa 2). Sobivate alade väljaseelgitamisel lähtuti gravitatsioonivandumendil põhinevast tehnoloogiast, mis praeguse hetke teadmise järgi on Eesti jäätuludele sobiv.

**Tuuleenergeetika alade leidmine**

1. Võimalikud tuuleenergeetika alad lähtuvalt looduslikest oludest (abiootilistest teguritest) ja alajaama kaugusest
2. Võimalikud tuuleenergeetika alad -looduskaitseliste piirangutega arvestav ettepanek
3. Võimalikud tuuleenergeetika alad - lindude üldistatud rändkoridoridega arvestav ettepanek
4. Võimalikud tuuleenergeetika alad - „sotsiaalse puhvriga“ arvestav ettepanek
5. Võimalikud tuuleenergeetika alad mõjude hindamiseks
6. Mõjude hindamise tulemustega arvestav ettepanek
7. Mere- ja lennutranspordi täiendavate vajadustega arvestav ettepanek

**Skeem 5.6.2.1 Tuuleenergeetika arendamiseks sobilike alade leidmine.**
Ulalkirjeldatud kaalutlusprotsessi raames valmisid skemaatilised teemakaardid:

1. Esimese sammuna määrati tuuleenergeetika arendamiseks põhimõtteliselt sobivad alad. Aluseks võeti tuuleenergia potentsiaal (kaaluga 0,55), sügavus (0,25), kaugus lähimast kõrgepinge alajaamast (0,1), jää esinemise tõenäosus (0,06) ning laine kõrgus (0,04).

Sobivad alad on tähistatud rohelisega.


Olemasolevad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 alad on tähistatud roosa värviga, kavandatavad merekaitsealad tumeroosa diagonaali viirutusega.

Andmestik on seisuga september 2018.

3. Põhimõtteliselt sobivate aladest looduskaitsealade mahaarvamisel saadi esialgne tuuleenergeetika alade kavandamise ettepanek.

Tuuleenergeetika arendamiseks sobivad alad on tähistatud sinise diagonaali viirutusega.
4. Esialgsetest tuuleenergeetika aladest arvati maha n-ö visuaalne puhver, rannajoonest 11,1 km.

Tuuleenergeetika alad on tähistatud sinise diagonaalvirratusega.

5. Vaadeldi tuuleenergeetika alade kattuvust lindude rände tsoneeringuga.
Kavandatavad tuuleenergeetika alad ei kattu eriti tähtsate lindude rändeladega. Koosmõju lindudele oluliste aladega vaadeldi täiendavalt ka mõjude hindamise käigus (vt samm nr 10).

Punasega on tähistatud lindude läbirändes eriti olulised alad, kollasega suure tähtsusega alad, rohelisega olulised alad.

6. Vaheotsusea leiut, et alade suurusest ja riigikaitsealtest huvidest tulenevalt ei ole tuuleenergeetika arendamine planeeringu ajakalaal otstarbekas Eesti mereala põhjaosas.

7. Võimalikke tuuleenergeetika alasid analüüsiti lähtuvalt riigikaitsealtest huvidest. Õhuseirradarrite töövõime tagamise vajaduse tõttu arvati maha alad nr 4, 5, 6 ja 7 (kooskõlas vaheotsusega Eesti mereala põhjaossa mitte alasid kavandada) ning ala nr 1 põhjapoolne osa.
8. Alade täpsemaks vaatluseks ja realiseeritavuse hindamiseks eristati sügavuse järgi 2 etappi:
- kuni 35 m sügavused alad (I etapp) ja 35-45 m sügavused alad (II etapp). Suurema sügavusega (> 35 m) mereala on talvistest jaaloludest tulenevalt praeguse planeeringu ajavööndeni rahastusväärsuse väheks perspektiivistikas, kuna Eesti mereoludele sobivat tehnoloogiat ei eksisteeri.

Sinises viirutuses roosaga on tähistatud I etapp, sinisega II etapp.

Põhilahenduse mõjude hindamise raames analüüsiti täiendavalt tuuleenergeetika arendamiseks sobivate alade kooskõla lindude peatumislulude ja rändesundlulude, tuginedes Eesti Ornitoloogiaühingu koostatud uuringule (2019). Samuti vaadeldi väljapakutud tuulealade kattuvust hüljest kasutatavate alade (vt mõjude hindamise aruande ptk 4.2.3) ja kontrolliti kattuvust kaitsevate looduskaitsesobijadega 2019.a novembri seisuga (vt mõjude hindamise aruande ptk 4.2.6).


28 Tuuleenergeetika alade etappide eristamisel on silmas peetud kompaktsemate alade moodustamise vajadust. 35 m piiri rakendamisel tekivad ka I etapis suuremad alad, kus on rohkem võimalusi tuulikute otsarbekaks ja teisi mõjutega arvestavaks paigutuseks. Lähkümendiks on 35 m kriitiline piir, milles puhul gravitatsioonivundamentide rajamine jääb ja juhuslikult triivivad mägede merealale võib osutuda majanduslikult tasuvaks.
10. Lindude peatumisalade ja rändesuundade uuringu ning mõjude hindamise alusel korrigeeriti tuuleenergeetika ala nr 1, vähendades ala ulatust 13% (ala nr 1 pindalast). Tuuleenergeetika arendamiseks sobivate alade kogupindala vähenes 4%. Mõjude hindamise käigus täpsustati vaatetkoridoride teemat, koridoride põhimõttelised asukohad on kantud skeemkaardile. Mõjude hindamise tulemusel eemaldatav tuuleenergeetika arendusala on tähistatud punase viirutusega.

Põhilahenduse avalikul väljapanekul (17.02-18.03.2020) esitasid omapoolsed ettepanekud tuuleenergeetika arendamiseks sobivate alade osas Veeteede Amet ja Lennuamet. Ettepanekute alusel vähendati alade ulatust (vt alljärgnevad skeemkaardid). Muudatuste põhjendused on toodud skeemkaartide all.


Meretranspordi vajadused on tähistatud punase viirutuse ja joonete.

Muudatuste põhjendused:
Arvestades kavandatavate tuuleparkide koondmõjuga (sh Läti merealale planeeritud ja Pärnu mereplaneeringuga kavandatud ala Kihinust lõunas), vähendati ala nr 1 ulatust lõunaosas 31 km² väärt. Vähendamisega tagatakse ohutu ja optimaalne laevaliiklus Pärnu suunal. Ala nr 1 lõunast piirava veeliklusalu nihutamist lõuna poole takistab Ruhnu saarest välja ulatuv madalik. Lisaks vähendati sujuva rahusvahelise laevaliikluse tagamise eesmärgil tuuleenergeetika ala nr 2, lõigates ära Sörve poolsaarest edelasse jääva veeliklusalaga kattuva osa (ca 36 km²). See veeliklusalu on jätk Läti vesesse projekteeritud laevateele, mis on mere sügavuse tõttu ainuõimalik tee Irbe väina läbimiseks suurema süvisega laevadele. Tegemist on rahusvaheliselt olulise ja suure liiklustihedusega laevateega.
Ala nr 2 tähistati põhimõtteline läbipääsukoridor, et tagada piirkonnas intensiivse rahvusvahelise laevaliikluse ohutus. Kui merre rajatavate objektidega takistatakse laevade liikumist väga suurel alal ning laevad peavad hakkama sõtma suure ringiga võrreldes optimaalsete liikumisjõudega, siis on sellel oluline negatiivne majanduslik ja keskkonnaalane mõju. Ala nr 2 läbib mitmed veeliklusalad, kus toimub rahvusvaheline kaubavedu ja peamistest sihtkohtadest on Liivi lahe, Soome lahe ja Botnia lahe sadamad. Seega peab alal nr 2 laevaliiklusele avatud jääma võimalikult sirge, optimaalne ja ohutu koridor.

Põhimõtteline läbipääsukoridor laevaliiklusele markeeriti ka alal nr 1, et tagada Roomassaare-Ringsu laevaliinile võimalikult ülise ohutuse, mis ei suunaks laevu rohkem avamerele ja oleks seeläbi mõjutatud veelgi rohkem sõidukitest ilmastikuoludest. Roomassaare-Ringsu laevaliin on sisseriiklik uus ala.

Veeliiklusalade täpsustamine tingis innovatsiooniala nihutamise kirdekagu suunal, ala suurus ja sügavusmõõdud nihutamiseks oluliselt ei muutunud.

12. Lähtuvalt Lennuaneti sisendist vähendati olutu lenduliikluse tagamise eesmärgil tuule-energeetika ala nr 1 edelaosa ja ala nr 2 lõunaosa (viimane osaliselt kattuvalt Veeteede Asete ettepanekuga).

Täiendavalt markeeriti tuuleala nr 2 läbib põhimõttelised lennuliikluskoridorid, mis on vaja säilitada tuulikutest vabana. Täpne koridor asukoht, ulatus ja lahendus töötatakse välja hoonestusloa staadiumis.

**Lennutranspordi vajadused on tähistatud liiklasrassoosa ruudutuse ja joonetega.**

Muudatuste põhjendused: Ala nr 1 vähendamine ca 22 km² võrra on vajalik lenduliikluse tagamiseks Ruhnu-Kurssaaare suunal. Ilmastikuoludest tuulevalt tuleb lennuhooaja lõikes pilvekõrguse tõttu hinnanguliselt kolmveerand lendudest tehada umbere tuuleparkide. Seega on vajalik vaba koridor, mis tagaks ka hädal korral ümber pöördumise võimaluse riigipiiri ületamata.

Alal nr 2 vähendamine võimaldab tagada olutu ja optimaalse lennuliikluse marsruudil Kuressaare – Gotland. Samuti tagab see kaitsevää ohusõidukitele võimalikult kiire ühenduse Keskk- ja Lääne-Euroopa suunal.
Tuuleenergeetika alade väljaarendamine ei pea toimuma rangelt etapiviisilisust järgides, st arendussoovi elluviimist II etapi aladel on võimalik alustada ka olukorras, kus I etapi aladel ei ole arendustegevust toimunud.

Eskiislahenduse tagasiside põhjal ja tehnoloogia kiiret arengut silmas planeeritakse tuuleenergeetika arendamiseks sobivad alad. Planeeringus ka tuuleenergeetika innovatsiooniala. Eelkõige ujuvvundamentidel tuulikutele ja tuuleparkidele, aga ka teistele innovatiivsetele lahendustele mõeldud kinnisjää vaba ala jääb majandusvööndisse.

Innovatsiooniala asukoha määramisel on arvestatud rahvusvahelise laevatee ja veeliiklusalade paigutus ja laeva- ja lennutranspordi vajadustest (markeeritud põhimõttelised koridorid skeemkaartidel nr 10 ja 11) tuulevalt ei ole võimalik ega ka realne ala lausaliselt katta tuulikutega. Tehnoloogilistest lahendustest tuulevalt võivad alade piirid täpsustuda, kuid tuulikuid ei kavandata rannajoonele lähemale kui 6 meremiili ehk 11,1 km.

5.6.3 Tuuleenergeetika arendamiseks sobivad alad

Mereala planeering määrab tuuleenergeetika arendamiseks sobivad alad (kogupindalaga 1710 km²), suunised ja tingimused. Planeeringuga määratud sobivad alad realiseeruvad eeldatava ulatuses ca 70% ulatuses. See näitab, et nii tehnoloogilistest aspektidest, hoonestusla otsas läbi viidavate uuringute tulemustest, kui ka laeva- ja lennutranspordi vajadustest (markeeritud põhimõttelised koridorid skeemkaartidel nr 10 ja 11) tuulevalt ei ole võimalik ega ka realne ala lausaliselt katta tuulikutega. Tehnoloogilistest lahendustest tuulevalt võivad alade piirid täpsustuda, kuid tuulikuid ei kavandata rannajoonele lähemale kui 6 meremiili ehk 11,1 km.

29 Kaugust arvestatakse maismaale lähimast tuulikust.
5.6.4 Tuuleenergeetika suunised ja tingimused

Suunised:

1. Tuuleenergeetika aladel on soositud vesiviljeluse ühisarendamine, et saavutada positiivne koosmõju.
2. Soositud on laiemad klasterlahendused läbi meri-maismaa seoste (nt ühise tööjõu kasutus, ühise taristu kasutus, ühiste laevade kasutus jne). Oluline on kalurite jt merekasutajate kaasamine tuuleparkide hooldustöödesse, et leevendada merekasutusega seotud hõive sesoonsust.
3. Tuuleenergeetika aladele ei kavandata ilma sotsiaalset ja majanduslike mõju haridamata uusi kaitstavaid loodusobjekte, mis välistavad tuuleenergia tootmise.
4. Tuuleenergeetika arendamisel on soovitav eelistada veeliiklusaladest väljaspool olevaid alasid. Vajalik on koostöö Veeteede Ametiga veeliikluse ajakohaste andmete kasutamiseks.
5. Tuulikute asukoha valikul tuleks lähtuda elupaigaüüpide paiknemisest ja vöimalusel välitda tuulikute paigaldamisel piirkonda, kus esineb eelkõige kõrge looduskaitselise väärtuse karide (1170) elupaikke.
6. Tuuleenergeetika aladel kujunevad erinevates huvides lähtuvalt tuulikutest vabas alad/koridorid, mis võimalusel peavad täita võimalikult palju erinevaid funktsioone (ühildades samas asukohas nt lennukoridor, vaatekoridor, kõrge looduskaitselise väärtusega elupaigad).
**Tingimused:**

1. Taastuvatel ressurssidel põhineva energiatootmise osakaalu suurendamiseks tuleb tuuleenergia tootmiseks kasutada planeeringus määratud tuuleenergeetika arendamiseks sobivaid alasid.

2. Tuuleenergeetika arendamiseks sobivatele aladele alade nr 1–3 rajatakse selliste vundamendilahendustega tuulikud, millega kaasnevad keskkonnamõjud on samaväärsed või väiksemad gravitatsioonivundamentidel tuulikute rajamise mõjudega.

3. Juhul, kui tuuleenergeetika arendamise mõju teiste tehnoloogiate puhul on hinnatud käsoselvest, gravitatsioonivundamentidel tuuleparkidel põhinevat tahendusest eeldataval suurem, tuleb koostada uus planeering asjakohasele osale merealast ja leida teistele tehnoloogiatele sobivad alad.

4. Tehnoloogia kiiret arengut arvestades ja innovatsiooni soodustamiseks määratakse tuuleenergeetika innovatsiooniala (ala nr 4).
   a. Tuuleenergeetika innovatsioonialale rajatakse eelkõige ujuvvundamentidel tuulikuid. Ujuvvundamentide mõju keskkonnale on samaväärsed või väiksem käsoselva planeeringulahenduse aluseks oleva gravitatsioonivundamentidel põhineva tehnoloogiaga.
   b. Juhul, kui kasutusele soovitakse võtta tehnoloogilised lahendused, mille mõju on gravitatsioonivundamentidel ja ujuvvundamentidel põhinevatest tuuleparkidel põhinevast tahendusest eeldataval suurem, tuleb koostada uus planeering asjakohasele osale merealast ja leida tehnoloogiale sobivad alad.
   c. Innovatsiooniala kasutusele võtmise eelline mõju tuuleenergeetika alade eelnevat ammendumist.
   d. Innovatsiooniala kasutusele võtmisel tuleb järgida käsoselvas planeeringus seatud tingimusi.

5. Visuaalse mõju minimeerimiseks:
   a. Ei paigutata tuulikuid mandrile ja püsiasustusega saartele lähemale kui 6 meremiili (11,1 km; kaugust arvestatakse lähimast tuulikust).

d.

Skeem 5.6.4.1. Tuuleenergeetika alade vaatekorridoride põhimõttelised asukohad

e. Võimalusel paigutatakse tuulikud korrapärastelt, et vähendada tuulikute visuaalset mõju. Tuulikute ühtselt korrapärast

30 Planeeringu mõjuhindamise raames viidi läbi ranniku vaatekohtade kaardistus, tuginedes Saare maakonnaplaneeringu ilusatele vaatekohtadele, Saare Geopargi rannikuobjektidele ja RMK puhkekohtade informatsioonile, täiendavalt lisati maakonnaplaneeringu I kassi väärtslike maastike võimalikud vaatekohad ja Instagrami kaardistuse tulemused. Leitud vaatekohtade puhul selgitati väga kaugus ja katvus tuulikualast ning hinnati nende kahe tunnuse koosmõjus, kas visuaalse mõju leevendamine on vajalik. Täiendavalt viidi läbi sotsiaalmeediakaardistus Instagrami põhjal, mis andis infot leitud vaatekohtade kasutatavuse osas ning kvalitatiivset infot selle kohta, mis väärtused ühe või teise vaatekahaga seostus ja kuidas rannikut kasutatakse. Vt pikemalt mõjude hindamise aruanne ptk 4.4.1.6

31 Vaatekorridorite mõeldakse kindlast vaatekhana väärtustatud punktist avanevat vaadet, mis peab osaliselt jääma tuulikutest vabaks

32 Oluline on tingimust silmas pidada alal nr 2 Sõrvest Elda poolsaareeni ja alal nr 1 Ruhnu põhja suunas vaatepunktidest, mis asuvad tuulikualadele kõige lähemal ja kus kavandatavad tuuleenergeetika alad ulatuvad kõige sügavamale avamerre.
Mereala planeeringu seletuskiri

reastamist tuleb võimalusel arvestada ka erinevates, üksteise taga paiknevates arendustes/tuuleparkides.
7. Tuuleenergeetika aladel tuleb säilitada tuulikute valban põhimõttelised läbipääsukoridorid laevaliiklusele (vt skeem nr 11 tuuleenergeetika alade kujunemistabelis ja skeem nr 5.4.4.1.), tagada sujuv rahvusvaheline kaubavede ja optimaalne teekonna pikkus ning pöörete vajadus. Täpsed lahendused tõotatakse välja hoonestusloa staadiumis.
8. Tuuleenergeetika alal nr 2 ja innovatsioonialal tuleb säilitada tuulikute valban põhimõtteline lennuliikluskoridor (vt skeem nr 12 tuuleenergeetika alade kujunemistabelis). Täpsed lahendused tõotatakse välja hoonestusloa staadiumis.
10. Tuuleenergeetika arendusaladel soositakse vesiviljelust, eriti karbi ja vetikakasvatust.
11. Loamenetluse/KMH tasandil tuulikute asukohtade ja tehnoloogilise lahenduse otsustamisel tuleb:
   a. täpsustada vaatekoridoride paiknemist ja ulatust kaasates omavalitsusi. Teostada visualiseering lähtuvalt tuulikute kõrgusest ja paigutusest, arvestades vaatekoridori säilitamise vajadusega.
   b. tuulikute paigutamisel tuleb arvestada varasemalt rajatud ja kavandatavate arendusalade tuulikute paigutusega, et tagada korrapärase üldpilt visuaalsele mõjude seisukohast. Teha koostöö piirkonnas samal ajal loamenetluses olevate arendustega.
   c. hinnata müraga seonduvaid mõjusid. Vajadusel viia läbi müra modelleerimised ja arvestada modellierimisel ka teiste piirkonnas asuvate või planeeritavate tuuleparkidega.
   d. hinnata eralduva soojusenergia ning võimaliku magnetvälja ja rajoitajad seotud vibratsiooni võimaliku olulist kasulikute. Vajadusel viia läbi modelleerimised ja arvestada modelleerimisel ka teiste piirkonnas asuvate või planeeritavate tuuleparkide ja taristuga.
   e. tuuleenergeetika arendamiseks sobivatel aladel on soovitata tuulikute asukohtad valikul lähtuda elupaigatüüpide paiknemisest. Vältida tuulikute paigaldamist piirkonda, kus esineb kõrge

---

33 Alal nr 1 on põhimõtteline koridoride laiuseks hetketeadmiste põhjal (laevade liiklustihedus ja mõõmed) vähemalt 2000 m, et vältida Roomaassaare-Ringsu laevaliini pikemist ja suunamist rohkem avamerele. Alal nr 2 on koridoride laiuseks vähemalt 6250 m, et tagada tihe laevaliikluse ja laevaliikluse ohutus. Allmärkuses nr 21 toodud valemi järgi: \( W = W_s + 2(W_r + W_c) \).
34 Tuuleenergeetika aladest ümber sõites võib laeva teekond arvutuslikult sõlmutud sõltuvalt sihtkohast ja ajakulu suurenemata. Sellest sõltuvalt suurenemata ka kütusekulu, mida on raske määrama, sest see oleks laevatüübilist, lasti surusest ja paljudest muudest teguritest.
looduskaitselise väärtusega elupaiku. Vajalik on koostöö Keskkonnaametiga.

f. hinnata mõju kalade ning hüljeste elukeskkonnale, sh kalakoelmutele ja vajadusel võtta kasutusele vajalikud keskkonnameetmed. Ehitusaegsete mõjude leevendamiseks tuleb seada tingimus, et mürarikkad tegevused (nt tuulikuvundamentide paiutamine) ei toimuks kalade kudeajal ja -piirkonnas, mil piiratud alale on kogunenud palju kalu.

g. koostöös linnustiku eksperdiga täpsustada mõjusid lindudele kavandatava tegevuse mahu, täpse asukoha ja tehnilise lahinduse valguses. Vajadusel tuleb viia läbi uuringud ja seada keskkonnameetmed. Alal nr 3 tuleb arvestada linnukaitseliste väärtuste olemasolust (ala asub osaliselt veelindude talvise peatuspaiga ja kevadrände piirkonnana olulisel Hülgerahu sensitiivsel alal) tulenevalt suurema arendusriskiga.

h. koostöös nahkhiirte eksperdiga täpsustada mõjusid nahkhiiritele kavandatava tegevuse mahu, täpse asukoha ja tehnilise lahinduse valguses, viies arendataval merealal läbi nahkhiirite väljuuringud enne ehitust ning jätkates seirega ehituse ja tuulepargi töö ajal.

i. seada tingimus, et tundlikuma elupaiga puhul eelistada monoliitse ehitusega vundamendi, kuna sellisel juhul on mõju merepõhja elustikule ühekordne. Vundamendi materjalina kasutada võimalusel looduslikute substraadidele maksimaalselt sarnast materjali (pinna karedus, neutraalne keemiline reaktsioon), kaaluda vundamendi välispinna rikastamist loodusliku kivimaterjaliga. See võimaldab luua mereorganismidele maksimaalselt looduslikule sarnase kinnitumissubstraadi.

j. hinnata heljumi levikut ehitustööde ajal (võimalik mõju elupaikadele, taimedele).

k. seada tingimused tuulikute lammamiseks, sh kaaludes tuulikute vundamentide eemaldamisega kaasnevad täiendavad kahju põhjaesitmise vundamenditebi ootamise.

l. mereseireradarite mereradaelised töövöime tagamiseks ning riigipiiri kaitseks teha koostöö Poliitsei- ja Piirivalveametiga. Vajadusel tuleb läbi viia uuring seireradaritele avalduva mõju täpsustamiseks ning kompensatsioonimeetmete määramiseks.

m. riigikaitsetelise öhuseire töövöime tagamiseks teha koostöö Kaitseministeeriumiga.

n. põhimõtteliste lennuliikluskoridoride täpsustamiseks ja navigatsioonisüsteemide häiringute vältimiseks teha koostöö Lennuametiga.

o. kattumisel veeliklusaladega täpsustada tuulikute paiknemine ja veelikluse toimimine koostöös Veeteede Ametiga, põhinedes ajakohastele andmetele ja hinnates mõju laevaliiklusele (sh nii teekonna pikenemisest tulenevat majandusliku mõju kui ka liikluse põiramise ja tihenemisega kaasnevat riskitaseme tõusu).

p. piirnemisel veeliklusalaga täpsustada meresõiduohutuse tagamiseks vajaliku puhverteoseni laius koostöös Veeteede Ametiga põhinedes ajakohastele andmetele.

q. tuulikuid ei kavandata kultuurimälustisele.
5.6.5 Kaublikoridori tuuleenergeetika aladelt maismaale


Tuuleenergeetika arendamiseks sobilike alade kaublikoridori põhimõttelised asukohad merealal on paigutatud nii, et need arvestaks Natura 2000 alade ja nende kaitse-eesmärkidega, st ei mõjutaks neid. Samuti on ühenduste kavandamisel oluliseks peetud läbiviimiseks üleriigilise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusa. Mõjude hindamine on läbi viidud merealal kaublikoridori põhimõttelistele asukohtadele. Maismaale on määratud ühenduste loomise eeldused可观考性
mõjude tingimused (vt tingimusi allpool).

Tuuleenergeetika arendamiseks sofikse alade kaublikoridori põhimõttelised asukohad merealal on paigutatud nii, et need arvestaks Natura 2000 alade ja nende kaitse-eesmärkidega, st ei mõjutaks neid. Samuti on ühenduste kavandamisel oluliseks peetud läbi viimiseks üleriigilise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistuse esitatavad nõuded. Samane on ka teiste riikide kogemus, nt senti Skandinaavia suurima, Vattenfalli tuulepargis Taanis arvestati koridori laiuseks 100 m, millele lisati ohutuspuhver.

---

36 Kaublikoridori põhimõttelise laiuse määramiseks aluseks on kaitsevööndide ulatus, 100 m mõlemal pool kaablit vastavalt majandus- ja taristumistest määratele 25.06.2015 nr 73 Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistuse esitatavad nõuded. Samane on ka teiste riikide kogemus, nt senti Skandinaavia suurima, Vattenfalli tuulepargis Taanis arvestati koridori laiuseks 100 m, millele lisati ohutuspuhver.
Tuuleparkide arendamisel hoonestusloa staadiumis võib leida kaablikoridorele alternatiivse asukoha juhul, kui sellega ei kaasne olulist elusloodusele. Kaablikoridori rajamine alternatiivses asukohas, kui järgides käsosleva planeeringuga seatud tingimusi, ei nõua uue planeeringu läbiviimist, kuna see ei oma olulist ruumilist mõju ega mõjuta mereala kasutuse terviklahendust.

Tuuleenergeetika arendusalasid on võimalik ühendada ka Harku alajaamaga, näiteks võib kaablikoridor kulgeda majandusvööndis, territooriaalmere piiril. Kaablikoridori rajamisel tuleb järgida käsosleva planeeringuga seatud tingimusi.

**Skeem 5.6.5.1 Tuuleenergeetika arendusalaade kaablikoridoride põhimõttelised asukohad ja ühendused maismaa energeetikavõrgustikuga. Kaablikoridore võib rajada ka tuuleenergeetika alade sees suuniseid ja tingimusi järgides.**

**Suunised:**

1. Otstarbekaim on meretuulepargid ühendada maismaa ülekandevõrguga eraldi radiaalsete alalisvoolulinkide abil arvestades, et ühe sõltumatu osa võimsus ei tohiks süsteemile põhjustada suuremat muutust kui 400 MW. Meretuuleparki on võimalik liita ka perspektiivse mereala energiavõrgustikuga või mõne muu võrguga, mis on vajalik tuulepargis toodetud energia edasikandeks vastavalt selle võrgu liitumistingimustele. Täpsem maksimaalne ühe sõltumatu osa võimsus sõltub võrgu valdaja poolt reaalse põhjal väljastatavate liitumise tehnilistest tingimustest.17
2. Lähestikku paiknevate tuuleparkide rajamisel ja lähestikku asuvate ühenduste puhul on merepõhja ratsionaalseks kasutamiseks otstarbekas kasutada

---

17 [https://elering.ee/eluuring-ja-tehnilised-tingimused-1](https://elering.ee/eluuring-ja-tehnilised-tingimused-1)
Mereala planeeringu seletuskiri

maksimaalselt võimalikus mahus sama kaablikoridori. Eesmärk on võimalikult suures osas vältida täiendava tehisobjektiga kaasnevat sekkumist looduslikku keskkonda ja vähendada merepõhja koormamist erinevate kaablikoridide ning nende kaitsevöönditega.

3. Uute kaitstavate loodusobjektide loomisel kaablikoridridesse on oluline objektide kaitsevõimumise ja täiendavate taimetamisel säälitada võimalus teostada vajalikke kaabl soodustööd ja täiendavate (te) kaablidest paigaldamist sama koridori laiuses.

Tingimused:

1. Tuuleparkide ühenduskaablite rajamisel tuleb hoonestusloa staadiumis hinnata kavandatava tegevusega kaasnevaid olulisi edasoodsaid keskkonnamõjusid, sh kumulatiivseid keskkonnamõjusid lähedalasuvate rajatiste ja objektidega.

2. Tuuleparkide arendamisel hoonestusloa staadiumis võib leida kaablite paigaldamiseks planeeringualal alternatiivse asukoha, kui sellega ei kaasne olulisi edasoodsaid keskkonnamõjusid. Vältida tuleb olulisi edasoodsaid keskkonnamõju mereelupaikadele ja mereelustikule, sh olulisi edasoodsaid mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja edasoodsaid mõju Natura 2000 vörgustiku ala kaitse-eesmärkidele.


5. Kaablite rajamise kavandamisel tuleb hoonestusloa staadiumis teha koostööd Muinsuskaitseametiga vastavalt kaitsevööndile ja ebasoodsate mõjude jaoks.


7. Kaablite rajamise järgselt on kaabl kaitsevööndis keelatud maavarade kaevandamine, kaadamine ja ankurdamine.

8. Pärnu maakonna mereala planeeringualal tuleb kaablite rajamisel arvestada Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringu tingimustega.

Juhul, kui meretuulepargid ühendatavad maismaa ülekandevörguga, tuleb järgida alljärgnevaid tingimusi.

Tingimused meretuuleparkide ühendamiseks maismal:

1. Maismaaühenduse tehniline laenhendus (kaabel või õhuliin, vajalikud parameetrid) ja maavajadus otsustatakse kooskõlas kehtivate õigusaktidega hoonestusloa staadiumis.
2. Maismaühenduse rajamiseks vajalikud tegevused (planeering, projekteerimistõlgimuste avalik menetlus, keskkonnamõju hindamise vajalikkus jms) otsustatakse kooskõlas kehtivate õigusaktidega hoonestusloa staadiumis koostöös kohaliku omavalitsuse ja võrgu valdajaga.

3. Juhul, kui maismaühenduse luuakse õhuliiiniga, tuleb arvestada alljärgnevaga:
   a. Vältida õhuliini paigutamist eluhoonetead lähedusse (kuni 100 m) ja võimalusel mastide püstitamist eluhoonetead vahetuses vaatega, et vähendada visuaalselt mõju.
   b. Eluhooned vahelt läbi minnes kasutada võimalusel võrdsuse või hoidmiseks, et eluhooned jääaksid õhuliinist võrdssetele kaugusele, va ku on olemas kokkulepe kinnistute omanikega.
   c. Võimalusel paigutada õhuliini koridor olemasoleva elektriliini või muu tehnilise taristu koridor või selle vahetuses lähedusse, et vältida täiendava tehisohtlikega kaasnevat sekkumise ja keskkonna kahjustamist, kui muid võimalusi ei ole.
   d. Õhuliin kavandada võimalikult sirgete lõikudena kulgevana.
   e. Võimalusel vältida õhuliini ja selle kaitsevööndi kattumist kaitseobjektidele ja vähendada maa koormamist läbi erinevate kaitsevööndite.

4. Juhul, kui maismaühendus luuakse kaabeliina, tuleb arvestada alljärgnevaga:
   a. Maakaabli koridori asukohale valik on vajalik vältida looduslikke üksikobjekte, kultuuriväärtusi ja elunäing puhehoonetead vahetut lähedust.
   c. Võimalusel paigutada kaableri olemasoleva tehnilise taristu koridori või selle vahetuses lähedusse, et vältida täiendava tehisohtlikega kaasnevat sekkumist looduslikku keskkonda ja vähendada maa koormamist läbi erinevate kaitsevööndite.
   d. Maakaabliini ehitamisel võib trassikoridor olla vajadusel loolke, kuna puudub ulatuslik kaitsevöönd.

5.7 Merepõhjas paiknev taristu

Merepõhjas paiknev taristu edendab Eesti paremat ühendamist ühtsete ülekandevõrku ja tagab energiavarustuse suurama. Oluliseks on tulema edendada toimivaid ühendusi Põhjamaade turuga ja saartega. Täiendavad suuremaid rahvusvahelisi ühendusi (v.a gaasitorjuhe Balticconnector ja sidekaablilid Easternlight ja Lilaco) hetkel teada ei ole. AS ELering on kavandamas perspektiivseid merekaabliini suuremate saarte varustuse edastamiseks (vt alljärgne skeem). Pikemas perspektiivis võib olla arengusuuraks teadus- ja soojusenergiaks.
Skeemkaart 5.7.1. Eleringi perspektiivsed kaablid

Energiataristu osaks saavad ka kavandatavad LNG terminalid Pakri poolsaarel, Muuga ja Sillamäe sadamas.

Mereala planeering strateegilise riikliku tasandi ruumilise arengudokumendina ei määra olemasolevate ja perspektiivsete kaablite ning torujuhete (sh tiheasustusaladega piirneva rannikumere kasutamisel jahuteks ja soojusenergiaks) ruumilisi asukohti. Erandiks on planeeringuga kavandatud tuuleenergeetika alade põhimõttelised ühenduskoridorid vastavalt ptk 5.6.5. Kaablite ja torujuhtmete (sh mere jahutuseks ja soojusenergiaks kasutamise eesmärgil ning käesoleva planeeringuga mitte seotud tuule-energeetika arenduste kaablite rajamise eesmärgil) kavandamine ja rajamine on lubatud arvestades alljärgnevaid suuniseid ja tingimusi ning see ei ole mereala planeeringut muutev tegevus.

Suunised:
1. Samasuunaliste ühenduste puhul on merepõhja ratsionaalsemaks kasutamiseks otstarbekas kasutada maksimaalselt võimalikus mahus sama kaablikoridori. Eesmärk on võimalikult suures osas vältida täiendava tehisobjektiga kaasnevat sekkumist looduslikku keskkonda ja vähendada merepõhja koormist erinevate kaablikoridoride ning nende kaitsevöönditega.
2. Uute kaitstavate loodusobjektide loomisel kaablikoridoridesse on oluline objektide kaitserõõmud väljatöötamisel säilitada võimalus teostada vajalikke kaablil hoolikut ja täiendava(te) kaablite paigaldamist sama koridori laiuses.

Tingimused:
2. Kaablite ja torjuhtmete rajamise üksikasjad (asukoht/tehniline lahendus jms) täpsustuvad konkreetsete projektlahenduste raames. Üksikasjadest tulenevalt täpsustub ka mõjude hindamise vajadus, sh mõju iseloom, ulatus ja mõjuala lokaalsel tasandil.


10. Kaablite rajamise järgsed on kaablkoridorides keelatud maavarade kaevandamine, kaadamine ja ankurdamine.

11. Pärnu maakonna mereala planeeruingualal tuleb kaablite rajamisel arvestada Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringu tingimustega.

5.8 Mereturism ja rekreatsioon

Merealal on suur väärtus puhkemajanduse vaatenurgast, nii veepõhiste tegevuste (harrastusmeresõit, veemotosport, purjesport) harrastuskohtana kui rannapõhihete vaba aja veetmise võimaluste kasutamisel.

Merega seotud puhkemajanduslikud tegevused jäävad suures osas kohalike omavalitsuste reguleerida. Eesti mereala ja ranniku piirsetes alad linnamärgid kui rannapõhistest vaba aja veetmise võimaluste kasutamisel.

Mereala planeeringu seletuskiri

2. Kaablite ja torjuhtmete rajamise üksikasjad (asukoht/tehniline lahendus jms) täpsustuvad konkreetsete projektlahenduste raames. Üksikasjadest tulenevalt täpsustub ka mõjude hindamise vajadus, sh mõju iseloom, ulatus ja mõjuala lokaalsel tasandil.


10. Kaablite rajamise järgsed on kaablkoridorides keelatud maavarade kaevandamine, kaadamine ja ankurdamine.

11. Pärnu maakonna mereala planeeruingualal tuleb kaablite rajamisel arvestada Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringu tingimustega.

Suunised:
1. Peetakse oluliseks rahvusvahelise reisilaevaliiikluse laiendamist sobivates piirkondades (nt Virumaa, Saaremaa).
2. Tagamaks purjeturistidele mitmekesisemad ja sobivad tingimused marsruudi valiku ja jahtide sildumiseks kavandatakse järelevalve- ja päästetööde poolt kontrollitavaid põlvkondi vahemaa tagant (eelisist kõrgemate kõrguse) (ca 56 km) vahemaa tagant (eelisist kõrgemate kõrguse).
5. Tuuleenergeetika alade väljaarendamisel leevendatakse visuaalseid mõjusid oluliselt vaatekohtadelt (vt ptk 5.6.3 p 8).

5.9 Kaitstavad loodusobjektid

Tasakaalustatud merekasutuse aluseks on mere-elustiku elurikkuse säilitamine ja loodusvarade säästlik kasutamine. Eesti merealast on kaitstavates loodusobjektides kaetud 19% (6800 km²). Eesti mereala kaitstav osa hõlmab valdavalt rannikulähedasi ja madalama vesiiägavusega piirkond ning vähem avamere alasid. Mereala kasutamisel on oluline silmas pidada ka maismaal asuvate rahvusparkide (Vilsandi, Matsalu, Lahemaa) merd puudutavaid kaitse-eesmärke.

---

38 Mereala planeeringu koostamise käigus on tõusetunud teema kohaliku omavalitsuse õigustest ja kohustustest mereala kasutamisel ja planeerimisel. Teema vajab reguleerimist ja on lisatud mereala planeeringu elluviimise tegevuskavva.
HELCOM on seadnud eesmärgiks määratleda vähemalt 10% iga Läänemere alambasseini merealast ranniku või mereliste kaitsealadena. Eestit ümbritsevatel merealadel ei ole see eesmärk täidetud Läänemere avaosa puhul, kusjuures Eestis puuduvad kaitsealad majandusvööndis.39


**Skeem 5.9.1 Natura 2000 võrgustiku elupaigatüüpide levik (EELIS veebruar 2020)**

Mereala planeering arvestab kaitstavate loodusobjektidega40 ja väärtustab nende kaitseesmärke. Täiendavaid kaitstavaid loodusobjekte mereala planeeringu ei kavandata. Uute objektide moodustamine toimub õigusaktides sätestatud korras. Lisaks sellele on

---


40 Arvesse on võetud nii 2019. a alguse seisuga olemasolevad kui ka projekteeritavad kaitstavad loodusobjektid.
soovitav arvestada ka mereplaneeringus seatavaid suuniseid, mis on paika pandud mereala kooskasutuse eesmärki ja tasakaalustamise põhimõtteid järgides.

**Suunised**

1. Kaitstavatel aladel lähtub mereala kasutus kaitsealade kaitse-eesmärkidest ja kehtivate piirangutest.
3. Merel uute arenduste kavandamisel viiakse vajadusel läbi loodusväärtuste uuringud, mille tulemustega arvestatakse arenduste elluviimise võimalikkuse üle otsustamisel või ka mastaabi, tehnoloogia jm valikul. Juhul kui analoogseid loodusväärtustest kaitse eesmärke on võimalik saavutada ka alternatiivsel mereaalal, kus muud huvit (nt riigikaitselised, energiajalgeolekuga seotud või majandushuvid) puuduvad, siis arendustegevuse kavandamist ja elluviimist ei piirata.
4. Loodavate avamere kaitsealade moodustamisel lähtutakse mereala kooskasutuse põhimõtted ja vajadusest kasutada mereressursse ka energia tootmiseks, vesiviljeluse arendamiseks, riigikaitsmiseks jt kasutamiseks.
5. Uue kaitstava loodusobjekti moodustamisel tuleb võimalusel kohaldada kaitstava objekti ruumikuju laevateega. Protsessi käigus tuleb teha koostöö Veeteede Ametiga ja viia läbi sotsiaalse ja majanduslike mõjude hindamine laevaliiklusele avalduva mõju (sh võimalikust teekonna pikenemisest tulenev majanduslik mõju ja liikluse piiramise ja tihemisega kasnevat riskitaseme tõus) väljaselgitamiseks.

**Tingimus:**


### 5.10 Merekultuur

Eesti merekultuur kajastub nii ainelises kui vaismes kultuuripärandis, mis aitab võtta ja ühtlasi rikastab igapäevaelu. Merekultuuri loovad rannaäärsete piirkondade elanikud ning mereala ja ranniku kasutajad: kalurid, laevaehitajad, puhkajad, surfarid, sukeldujad jt, samuti merealal paiknev aineline kultuuripärand.

Eesti ranniku ja mereala kultuurilise kaardistuse tulemused (vt mõjude hindamise aruande 2) näitavad, et ühel või teisel moel on üldistatult väärtuslik kogu Eesti

---

41 Uute arenduste all peetakse silmas nii uusi merekasutusi kui ka traditsiooniliste merekasutustega seotud arenguid.

Mere kultuuriväärtuste seostamiseks mere ja ranniku laiemes kasutusvõimalustega pakutõi mõjude hindamise käigus käigus välja n-ö meri-maismaa klastrid (vt ptk 5.16), mis võimaldavad “merelisust” mõtestatult kasutada piirkonna edastise arengus suunamisel.

Mereala planeering ei määrata riigi tasandi strateegilisest ruumilise arengudokumendi iseloomust tulenevalt konkreetseid merekultuuriga seotud alasid. Nii vaimset kui ainelist merekultuuri väärtustab planeering läbi prioriteetide seadmise ja suuniste sätestamise.

**Suanised:**
1. Arvestada maismaa planeeringute koostamisel piirkonna looduslikule ja kultuurilisele eripärade sobivat mereala kasutusviisi.
2. Soodustada traditsiooniliste ja uute merekultuuride koosseisestu individuid. Rannikul ja rannikumeres merekultuuriväärtuste säilitamise eesmärgil on oluline koostööminnuses kokkuleppimine kohalikul tasandil.
3. Tugevdada traditsioonilist merekultuuri läbi looduslikult sobivates kohtades tegutsevate sadamate ja toimivate kalandusregulatsioonide.

**5.11 Kultuurimälestised**

Merealal paiknevast ainelistest kultuuripärandist moodustavad kõige arvukama osa laevavrakid, mille jaoks pakub Läänemeri unikaalseid säilitamistingimusi. Huvi Eesti veenaluse kultuuripärandiga tutvumise vastu kasvab, suukloduki hobid vöörustavad külastajaid ka Soomest, Lättist, Venemaalt ja Saksamaalt.

---

42 Vaatekoridorid sätestatakse käs olevalt planeeringust eraldiseisvates dokumentites (Tallinna vanalinna muinsuskaitsseala põhimäärus, Tallinna körghoonete teemaplaneering jt).
Skeem 5.11.1 Kultuurimälestised (veebruar 2020)

Uute kultuuripärandobjektide kaitse alla võtmist või muudatusi kaitseäärmiseks ei loeta mereplaneeringu muutmiseks.

Mereala planeeringuga kavandatakse säilitusalad arheoloogilistele leidudele (vt skeem 5.11.2) 43. Alade määramise eesmärgiks on tagada ilmsiks tulnud veealuste kultuuriväärtustega asjade säilitamine olukorras, kus neid ei ole võimalik säilitada oma alguses asukohas ega ka konserveerida, hoiustada või eksponeerida muuseumikogudes. Veealuste kultuuriväärtusega asjade teisaldamine tuleb kõne alla ainult põhjendatud juhtudel, millega kaasnevad leiukoha allveearheoloogilised eeluuringud, et välja selgitada asja seisukord, arheoloogilise kihi ulatus ja teisaldamise teostatavus. Juhul kui asja seisukord võimaldab selle teisaldamist, tuleb leiukohal teha allveearheoloogilised väljakaevamised.

43 Säilitusalade kasutuselevõtuga kaasneva mõju hindamine on seisuga juuli 2020 teostamisel.
Suunised:
1. Soositud on “sukeldumisparkide” kavandamine vrakkidega tutvumise hõlbustamiseks mälestisterohketes ja hea nähtavusega merealadel.
2. Uute arenduste planeerimisel ja veevaluse kultuuripärandi ilmnemisel soodustatakse kultuuripärandi vaatlemise või dokumenteerimise eesmärgil toimuvat vastustundlikku ja säästvat juurdepääsu algses asukohas.
3. Tähtsustatakse merelt avanevaid vaateid maismaal asuvatele kultuurimälestistele.

Tingimused:
1. Kultuurimälestiste alal (objekt koos kaitsevööndiga) on keelatud ankurdamine, traalimine, süvendamine ja tahkete ainete kaadamine. Muud tegevused (nt kalapüük, sukeldumine) on lubatud juhul, kui need ei kahjusta kultuuripärandi säilimist.
2. Veealust mälestise ja arheoloogilist leidu võib teisaldada tema asukohast planeeringuga määratud säilitusalale (vt skeemkaart 5.11.2), kui see on mõõdupäasmatu suure avaliku huvi tagamiseks ja mälestise säilimine olemasolevas keskkonnas on ohustatud (näiteks olemasolevate sadamate akvatooriumid) ning selle säilitmist ei ole muul viisil võimalik tagada. Veealuse mälestise ja arheoloogilise leiu teisaldamise tingimused määrab Muinsuskaitseamet.
3. Enne veevaluse kultuuripärandi säilitmist ohustada võiv võetud üritused kavandamist viikse läbi allveearheoloogiline uuring.
5.12 Riigikaitse


Riigikaitse eripiirkonnad on moodustatud kaitseministri käskkirja alusel õhuseire, suurtükiväe, mereväe või muud tüüpi harjutuste läbiviimiseks.

Skeem 5.12.1 Riigikaitse eripiirkonnad

Mereala planeering arvestab riigikaitse ruumiliste vajadustega. Uute objektide moodustamine toimub õigusaktides sätestatud korras ja arvestades mereplaneeringuga seatavaid suuniseid.

Suunised:
1. Riigikaitsetel oli peatükist riigikaitsevõim ehitamine täpsemaks ja kasutavaks tegutsema.
2. Riigikaitsete tegevuse elluviimisel tuleb võimaldada piirdeid seaduslikult Planeeringu ajal juhtida.
4. Soovitav on keskkonnategevuskava koostamine eluslooduse minimaalse kahjustatuse tagamiseks.
5. Riigikaitselised eripiirkonnad on avatud navigatsiooniks aastairingselt, välja arvatud aegadel, mil need on sulutud riigikaitselt väljaöldepill. Õppuste ajal reguleeritakse vajadusel merelõiklust koostöös Veeteede Ameti ja Politse- ja Piirivalveametiga.

**Tingimus:**
1. Riigikaitselisele eripiirkonnale ei kavandata vesiviljeluse arendusala.

**5.13 Maavarad**

Eesti mereruumis paiknevad maavarad aitavad tagada varustuskindlust ning leevendada koormust maapõues asuvatele maavaradele. Euroopa Komisjoni integreeritud mrepoliitika näeb maavarade kaevandamist mrepõhjast sinimajanduse olulise osana. Hinnanguliselt jätke Eestis aastani 2030 eluta loodusvarade kaevandamine sarnaselt praegusega, kuid pikemas perspektiivis kaevandustegevuse mõju keskkonnale eeldatavalt kasvab tulenevalt survest ressurssi rohkem kasutusele võtta.

Skeem 5.13.1 Maardlad (veebruar 2020)

44 Merestrategia mereala keskkonnaseisundi hindamise aruanne 2018
Mereplaneeringuga uusi maardlaid ei kavandata, kuid olulisena tagada olemasoleva maavaravaru säilimine kaevandamisväärsena. Uute mäeeraldiste või maardlate määramist planeeringu tingimusi järgides ei loeta mereplaneeringu muutmiseks.

Suunis:
1. Kaevandamisel eelistada maardlaid, mis paiknevad väljaspool oluliselt kalade kudealasid.

Tingimused:
1. Maardla kattumisel veelikusalaga tuleb tagada maardla kasutamisvõimalus, vajadusel korraldada koostöös Veeteede Ametiga ajakohaste andmete ajutiselt ümber laevaliikluse.
3. Maardla kattumisel kaitstavate loodusobjektidega tuleb arvestada loodusväärtuste kaitseks seatud tingimustega.
4. Loamenetluse protsessis tuleb ette näha keskkonneajalooliseid mõjude minimiseerimiseks, sh veesambasse tekitatava heljumi leevendamiseks.

5.14 Kaadamine

Mereala kontrollitud kasutamine aines heiteks või merepõhja matmiseks on vajalik sedamate süvendamisel tekkivate setete järele. Peamine Eesti vees toimuv süvendamine on sadamate ja laevakanalite hooldussüvendamine, kus süvendatavaks materjaliks on valdavalt liiv ja peeneteraline sete. Kaadamine maht varieerub aastate lõikes oluliselt, sõltudes eelkõige suuremate sedamate süvendustöödest.
Mereplaneeringuga uusi kaadamisalasid ei kavandata. Prioriteediks on olemasolevate kaadamisalade kasutus. Uute kaadamisikohtade määramist ei loeta mereplaneeringu muutmiseks, juhul kui järgitakse mereplaneeringuga seatud tingimusi.

Suunised:
1. Täiendavate kaadamisalade määramisel vältida võimalusel väga madalaid merepiirkondi, et säilitada nende elurikkust.
2. Üldpõhimõttena tuleb vältida kaadamist ökoloogiliselt tundlikul perioodil (nt kalade kudeajal jm), kui see on tehnilis-majanduslikult võimalik.

Tingimused:
2. Kaadamisaladest ei kavandata kaitstavate loodusobjektide.
3. Kaadamiskohad (sh sügavus, -aja (nt väljaspool kalade kudemisaegad ja noorjärkude kriitilist perioodil) ja -tehnoloogia (nt heljumi teket ja levikut piiravad meetmed) valikul tuleb arvestada mõju mereelustikule laiemalt, ent kitsamalt tuleb arvestada mõju kaladele ja seeläbi kalandusele koos selle sotsiaal-majandusliku aspektiga.
4. Kaadamisaladele ei kavandata vesiviljeluse arendusala.
5. Uute kaadamisalade kasutusele võtmisel tuleb arvestada mõjuga kasutatavatele supluskohtadele. Kaadamishõlujum ei tohi halvendada suplusvee kvaliteeti.
6. Uute kaadamisalade kavandamisel tuleb teostada seni avastamata või uurimata veealuse kultuuripärandi allveearheoloogiline uuring. Uute kaadamisalade kasutusele võtmisel tuleb konsulteerida Kaitseministeeriumiga võimaliku meremiiniohu teemal ja vajadusel viia läbi täiendavad uuringud ala ohutuse osas.
7. Uute kaadamisalade kasutuselevõtmisel tuleb tegevus kooskõlastada Veeteede Ametiga ja Keskkonnaametiga.

5.15 Püsiühendused


Transporditaristu valdkonnas on algatatud riigi eriplineering ja keskkonnamõju strateegiline hindamine Suure väina püsiühenduse (tunnel või sild) ja selle toimimiseks vajaliku taristu kavandamiseks. Teiseks suuremaks arendusprojekti kujuneb lähikümndel tõenäoliselt Tallinn–Helsingi raudteetunneli kavandamine tihedas koostöös Soome riigiga. Tegemist on olulise ruumilise mõju rajatistega, mille elluviimisega kaasneb eeldatav oluline mõju elu- ja looduskeskonnale. Avaldav
mõju sõltub suures ulatuses püsiihenduste täpsemast lahendusest (nt sild või tunnel, konkreetne asukoht jne). Mõlemad arendusprojektid vajavad põhjalikkus sisulist käsitlust, asukohapõhiseid uuringuid koos teostatavuse ja tasuvuse analüüsga. Oluline on ka avalik planeerimisprotsess ühiskondliku kokkuleppeni jõudmiseks.


5.16 Meri-maisma seosed


Meri-maisma seosed hõlmavad nii laiemaid mõjusid (nt põllumajandusreostus vee seisundi halvendajana) kui konkreetse kohal põhiseid ruumilise kokkupuute punkte (sadamad, kaabelühendused). Alljärgneven koond põhineb mereala planeeringu käsitlusel ja keskendub ruumilistele kokkupuute punktele.

1. Sadamat ja meretransport.
   Sadamate olemasolu on peamiseks mereala kasutamise eelduseks. Sadamad meretranspordi pidepuntina tagavad juurdepääsu kalastusaladele, võimaldavad teostada merel paiknevate rajatiste paigaldamist ja hooldust, arendada kauba- ja reisiliiklust, teostada reostustõrj vetemüügide ja merepäästet. Sadamat ja meretransport loovad eeldused teiste merekasutuste toimimiseks.
   Sadamate ja meretranspordi alased suunised ja tingimused on toodud ptk 5.4.3.

2. Merega seotud puhkemajanduslikud tegevused.
   Merega seotud puhkemajanduslikud tegevused on seotud nii sadamate kui rannikualadega laiemalt. Mere puhkemajandusliku kasutuse suurendamiseks tuleb kohalikul tasandil pöörama tähis kaubamarketti avalikult kasutatavad ranna-aladele, purje- ja veemotospordikohtadele, puhkealadele ning avalikele juurdepääsudele merele.

3. Merekultuuri säilitamine.
Merekultuuri säilitamine ja elujõulisus sõltub suures osas kohapealsetest huvidest ja väärtustest. Rannikupiirkonna omavalitsuse üldplaneeringutes on merekultuuri väärtustamisele otstarbekas tähelepanu pöörata. Merekultuuri alased suunised ja tingimused on toodud ptk 5.10 ja 5.11.

Meretuleparkide toimimine nõuab realset ruumi ka maismaal läbi kaablikoridoride. Kohalikel omavalitsustel on otstarbekas kaaluda üldplaneeringusse tingimuse lisamist, mille järgi kavandatakse merel toimuvate tegevustega seotud taristuobjektid (nt tuuleparkide kaabelühendused) maismaal tundlikes piirkondades vajadusel avalike planeerimis- ja projekteerimisprotsesside kaudu. Kaablikoridoride alased suunised ja tingimused on toodud ptk 5.6.5 ja 5.7.

5. Riigikaitse.
Riigikaitse eripiirkondad on moodustatud õhutörje, suurtükiväe ja merevää harjutuste läbivimiseks. Õppeharjutused võivad avaldada maismaale mõju (müra) ja haarata ka maismaad (laskeharjutused maalt merele). Riigikaitse alased suunised ja tingimused on toodud ptk 5.12.

6. Püsiühendused.
Püsiühenduste võimalik rajamine mõjutab oluliselt rannikupiirkondade edast arengut. Püsiühenduste täpset planeerimisel lähtutakse Saaremaa, Läänemaa ja Harjumaa maakonna planeeringute suunistest. Püsiühenduste teemat on käsitletud ptk 5.15.

7. Rannikupiirkondade elujõulisus.
Merel toimuvad tegevused toetavad rannikukogukondade elujõulisust, pakkudes töökohti ja luues teenustele tarbijakonda. Lisaks tavapärasele kalapüügile ja sadamateenustele võib perspektiivis lisanduda uute rajatiste (vesiviljelus, tuulikud) hooldus. Suunised traditsioonilistele merekasutajatele täiendava hõive pakkumise kohta on välja toodud ptk 5.3.1, 5.3.2 ja 5.6.4. Rannikupiirkondadel tegutsevad erinevaid merekultuure kandvad kogukonnad – lisaks rannakaluritele ka surfarid, purjetajad, linnuvaatlejad jne. Erinevate merekultuuride väärtuste säilitmiseks on oluline koostöömisuse kokkuleppimine kohalikul tasandil, nt üldplaneeringute protsessi raames arvestades kohalikku eripära.

Skeem 5.16. Meri-maismaa klastrid

Eelloetletud teemasid koos käesoleva planeeringu suuniste ja tingimustega tuleb silmas pidada merepiiri omavate omavalitsuste üldplaneeringute ja teiste arengudokumentide koostamisel.

Eesti mereala ja maismaa ruumiliste arengusuundade üldpilti kajastab alljärgnev skeemkaart.
Skeem 5.17. Mereala kasutus ja üleriigiline planeering Eesti 2030+
6. MÕISTED

Asjakohased mõjud – kõik konkreetse planeeringu elluviimisega kaasnevad mõjud (sh nii olulisid kui mitte olulisid mõjud), mis vajavad hindamist.

Avameri – sügavam mere osa, mis jääb väljapoole rannikuvööndit ja saari ning kus veemasside väljakujunemises ja liikumises oteselt ei kajastu ranniku mõju.

Bioturvalisus - vajadus vältida haigestekitajate ja parasiitide sattumisest kasvandustest loodusesse ning vastupidi, samuti haigestekitajate ja parasiitide liikumist erinevate lähedalasuvate kasvanduste vahel.

HELCOM - Helsingi komisjon, ka Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon, mis korraldab rahvusvahelist koostööd Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon alusel.

Kaadamine – igasugune tahtlik jäätmete või muude ainete või asjade merre heitmine või merepõhja matmine laevalt, õhusõidukilt, platvormilt või muult mererajatiselt. Läänemeres ei ole jäätmete kaadamine lubatud ning kaadata on lubatud vaid süvenduspinnast.

Keskonnameetmed – vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnaohutimissüsteemi seadusele kavandatava tegevuse elluviimisega kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise ning põhjendatud juhul heastamise meetmed. Keskonnameetmete hulka arvatakse ka keskkonnaseire.

KMH – keskkonnamõju hindamine. Keskonnamõju hindamine kitsamas mõistes on konkreetsete tegevustega kavandamisel, ehk n-o projektitasandil (ehitusprojekt, hoonestusluba, keskkonnaluba vms) tehtav mõju hindamine.

KSH – keskkonnamõju strateegiline hindamine. KSH-d kasutatakse üldisema tasandi kavandatava tegevuste (strateegiliste arengudokumentide, nt planeeringud, arengukavad jms) mõju hindamisel, ehk n-o kõrgemal „lennukõrgusel“. KSH on üldisem ja vähem detailne kui KMH.

Külalissadam – harrastusmeresõitjat vastuvõttev, kõrge teeninduskultuuriga ja mitmekülgseid tugi- ja mugavusteenuseid pakkuv väikesadam.

Laevatee – veetee osa, mis on veeliikluseks sobivaim ja navigatsiooniteabes avaldatud ning vajadusel looduses tähistatud. Laevatee asukoht on enamasti tingitud looduslikest oludest, mistõttu selle muutmine põhjustaks laevaliiklusele olulisi häiringuid. Laevatee osaks loetakse ka liikluseraldusskeeme.

45 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972 (and the 1996 London Protocol); veeseadus

**Mereala kasutustingimused** – mereala planeeringuga seatavad eeldused ja nõuded mereala kasutamiseks funksioonide ja valdkondade kaupa, et tagada mereala jätkusuutlikku ning tasakaalustatud kasutust.

**Mereala planeeringu elluviimine** – mereala kasutamise lubamine ja tegevuste teostamine vastavalt kehtestatud mereala planeeringus kokkulepitud suunistele ja tingimustele.


**Meremaakond** – merepiiri omav maakond.

**Meremiil** – pikkusega Üks meremiil võrdub Maa meridiaani ühe kaareminuti (laiuseminuti) pikkusega. Käesolevas planeeringus kasutatakse meremiili pikkusena 1852 meetrit.

**Meretransport** – kitsamalt transpordiviis, laiemalt valdkond, mille osadeks on mõneid laevi, sadamad ja laevateed, kaubad ja reisijad, mis kokku moodustavad terviklikult toimiva süsteemi ning eraldivõetuna sellisel kujul ei eksisteeriks.

**Punkerdamine** – Laevade mootorikütusega või -õlidega varustamine, pilsi- ja tankipesuvee ning õlijääkide äraandmine.

**Püsiühendus** – kässeolas planeeringus transporditaristu osa, mis võimaldab pidevat liikumist üle mere.

**Rahvusvaheline laevatee** – Eesti majandusvööndit läbiv ala, kus on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt kinnitatud laevaliikluse korraldamise meetmed, millele on lisatud ohutusvaru veeliiklusala ohutusvaru määramise metoodika järgi. Rahvusvahelist laevateed loetakse mereala planeeringu mõistes laevatee määratlusega vördeks.

**Riigikaitse eripiirkond** – erikasutusega ala merel, mis on moodustatud kaitseministri käskkirjaga ohutürg, suurtükiväe, merevää või muud tüüpi harjutuste läbiviimiseks.

**Sinine majanduskasv ehk blue growth** – jätkusuutlik meremajandus, mis hõlmab kõiki merega seotud valdkondi: turismi, taastuvenergeetikat, vesiviljelust, kalandust, biotehnoloogiat, merepõhja maavarade kasutamist jms.
Mereala planeeringu seletuskiri

Sisemeri – mereala osa, mis asub territoriaalmere lähtejoone ja ranniku vahel. Territoriaalmere lähtejoon on mõtteline joon, mis ühendab omavahel maismaa, saarte, laidude, kalju ja veest väljalautuvate üksikute kivide rannikust kõige kaugemal asuvaid punkte.

STS (Ship to Ship) – on veetavate kaupade (toornafta ja muude naftatoodete, vedeldatud gaasi LPG või LNG, puülasti jne) üleandmise operatsioon ühelt laevalt teiselt nii liikvel olles kui ka seistes.

Suunis – planeeringuga antav üldine juhtnöör, mille järgimine on soovitatav ja mis lähtub mereala pikaaalisest visioonist ja kooskasutuse vajadustest. Suunise järgimist jälgib valdkonna eest vastutav ametkond. Suunise järgimist teiste seotud või mõjutatud osapooltega, tagamaks planeeringulahenduse terviklik elluviimine.

Tingimus – planeeringuga seatav nõue, mille järgimine on kohustuslik.

Territoriaalmeri – sisemerega külgnev mereala osa, mille laius on 12 meremiili. Territoriaalmeride laiuse osas võib teha koostööd teiste seotud või mõjutatud osapooltega, tagamaks planeeringulahenduse terviklik elluviimine.

Uued arendused - nii uued merekasutused kui ka traditsiooniliste merekasutustega seotud arengud.

Vaatekoht – kindel, väärtustatud koht ranniku, mis selgitati välja planeeringu mõjuhindamise raames.

Vaatekoridor – kindlast, vaatekohana väärtustatud punktist avanevat vaadet, mis peab osaliselt jääma tuulikutest vabaks.

Veeliklusalad – intensiivsest veelikluseks kasutatav ala, mis ei ole avaldatud navigatsiooniteabes. Alad on määratud koostöös Veeteede Ametiga (metoodika vt ptk 5.3.4) ja arvestades vajadusega võimaldada ka teisi merekasutusi. Mereala planeeringu elluviimisel tuleb veeliklusalade osas kasutada ajakohaseid andmeid Veeteede Ametist.

Vesiviljelus – veeorganismide (kalade, karpide, vähkide ja veetaimede (nt vetikad)) pidamine ja/või kasvatamine tehnoloogia abil, mis on mõeldud nende toodangu saamiseks suurema mahu kui seda võimaldaksid looduslikud keskkonnatingimused.

Väikesadam – sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kõrgusega veesõidukitele.

Võrgustik - käsiolevas dokumendis kasutatud liitena sadamate ja laevateede ning taristu ja looduskaitse teemade juures, et hõlmata ja üldistada oma olemuselt ruumilise võrgustikuna seotud objekte. Mõiste alla ei kuulu ametlikult organiseeritud või õiguslikult defineeritud kogumid või loetled (sadamavõrgustik, väikelaevateede võrgustik jm).
Ökosüsteemiteenus – ökosüsteemide inimese jaoks vajalikud omadused, nt toit, puheke võimalused, kliimat reguleerivad omadused jne. Ökosüsteemiteenuseid väärustatakse, kuid neid üldjuhul ei müüda (neil pole turuväärtust).

Ökosüsteemne lähenemine – bioloogilise mitmekesisuse konventasiooni järgi on ökosüsteemne lähenemine maa, vee ja elurahvusvahelised säästevajalikud strateegiad, mis pöörab võrdselt tähelepanu nii kaitsele kui ka säästvalle kasutusele.
Lisa 1. Eesti mereala portree

Eesti mereala on (koondistatistika):

| 2 500 000 ha | mereala |
| 3 000 ha | maardlaid |
| 140 000 ha | merel olevaid riigikaitsetisi alasid |
| 680 000 ha | merel olevaid looduskaitsetisi alasid |
| 650 000 ha | vesiviliuseks hästi ja väga hästi sobivaid alasid |
| 80% | maismaa kaldajoonest väärtuslikud maastikud |
| 1 985 | kutselit rannakalurit |
| 380 | vrakki |
| 19 | suukutavat vrakki |
| 43 | sadamat |
| 103 | väikesadamad |
| 12 135 | reisi- ja kaubalaevade sadamakülastust aastas (2017) |
| 21 689 | parvlaeva külastust Lään-, Pärnu-, Saare- ja Hiiumaa sadamates (2017) |
| 68 | kalatöötlemiesüksust |

Energeetika: Estlink-1 (74 km merekaablit, 350 MW), Estlink-2 (145 km merekaablit, 650 MW); rajatav: Baltic Connector (77 km)

Symbols: EU MSP Platform for the European Commission
Lisa 2. Tuuleenergeetika arendamiseks looduslikult sobivate alade määramise metoodika

Analüüsi aluseks olid viis andmestikku: sügavus, keskmine lainekõrgus, tuuleenergia potentsiaal, jää esinemise tõenäosus ja kaugus lähimast kõrgepinge alajaamast.

- Kõik tegurid klassifitseeriti ümber skaalale 1–3:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Sügavus:</th>
<th>Jää:</th>
<th>Lainetus:</th>
<th>Kaugus alajaamast:</th>
<th>Tuul:</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1: 2–4 ja 25–40 m</td>
<td>1: &gt; 50%</td>
<td>1: &gt; 6 m</td>
<td>1: &gt; 75 km</td>
<td>1: &lt; 870 W/m²</td>
</tr>
<tr>
<td>2: 4–8 ja 20–25 m</td>
<td>2: 25–50%</td>
<td>2: 4–6 m</td>
<td>2: 40–75 km</td>
<td>2: 870–910 W/m²</td>
</tr>
<tr>
<td>3: 8–20 m</td>
<td>3: &lt; 25%</td>
<td>3: &lt; 4 m</td>
<td>3: 0,2–40 km</td>
<td>3: &gt; 910 W/m²</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- Saadud rasterkihid korrutati vastavate kaaludega:
  - jää 0,06,
  - laine 0,04,
  - laine 0,1,
  - sügavus 0,25,
  - tuul 0,55.

- Saadud korrutised liideti omavahel, tulemuseks summaarne sobivusraster.

- Sügavuse andmetest loodi ebasobivate alade iseloomustamiseks rasterkiht, mille puhul klassifitseeriti väärtused < 2 m ja > 40 m ümber piksliväärtuseks 0 ja kõik ülemjäänud väärtuseks 1. Saadud kiht korrutati eelmise etapi tulemusega, andes kõigile ebasobivatele pikslitele väärtuseks 0.

Teguritele kaalude määramisel lähtuti alljärgnevast:
- Sügavuse kaal 0,25 on vundamendi rajamisega seotud kulukomponendi suhe, mis sõltub sügavusest ja põhjasetete iseloomust.
- Üldise reegli alusel on meretuuliku rajamisel vundamendiga seotud (sh pinnase ettevalmistamine, kaablühenduste valmidus, pargiseseid trafovundamendid, jm) kuni 40% investeeringust. Ideaalsetes asukohtades või pinnaselt keerukates kohtades kuni 45% (üle 50% alusstruktuurile kulutades ei ole tuulik kindlasti tasuv ka väga heades tuuletingimustes). Samuti arvestatakse üldist statistilist reeglit (mittejäätmise või asuvate tuulikuparkide alusel), et vundamendi maksimum suureneb alates 10 m sügavusest peaaegu lineaarselt, sügavuse kasvades 10 meetri võrra hinnalt 25% võrra ja seda kuni 45 m sügavuseni. Ujuvundamentidele (üle 40–45 m sügavusest) reeglit üle kanda ei saa, kuna vastavaid arvutusi ja statistikat...
ei ole ja üldistuse tegemiseks pole piisavalt prototüüpe (eriti arvestades Eesti mereaalal jäätmist või vähemalt iga-aastaselt triviivaid juhuslikke jäälaamasid).46

Laine osakaal 0,04% on seotud eeskätt jooksevkulude komponendiga: millal saab rikkega tuulikut hooldama sõita, lainetuse korral tuuliku juures ohutult laevaga silduda ja vajadusel tõkavaaraosasid maha laadida. Hinnang lähtab tuuliku keskmisest õppäevastest tootlikkusest ja tuuliku töökorras olemusest (nn „technical availability“ aja vähenemisest). Rikete statistika näitab, et rikete osakaal on suurem päeval, mil tuulik töötab nimivöõmsusele lähedastes tingimustes (tugev tuul, aga samuti kõrge laine), seega rikke korral on potentsiaalselt tootnud energia (ja potentsiaalne saamata tulu) kõrge lainetusega päeval keskmisest suurem. Vundamendi rajamiskuludele pole laine mõju kulukomponendina arvestatud, sest jää surve osakaal on suurem ja kulukomponent on kaudselt arvestatud jää mõju hulka.

Tuule kaal tuleneb tuuliku keskmise eluaega jooksul antud toodangu (tulu) ja rajamis- ning hoolduskulude vahest. Rajamis- ja hoolduskulude alla liigituvad laske üldjuhul suured hinnad, kaugus, jää, lainetuse ning kõigi tuuliku komponentide hind. Kuigi rajamiskulu on erinevatel kaugustel/sügavustel erinev, siis tuulekomponendid on 55% ehk 0,55 võetud universaalne seetõttu, et tuule kiirus on üldjuhul korrelleeritud kaugusega rannikust ning sügavuse suurenemisega – mida kaugemal/sügavamal, seda suurem tuule kiirus ja seda ühlasem (vähemturbulentne) tuul, mistõttu ka tuulikutule kulume, koormusväsimus ja rikete osakaal vähem.

46 Hinnang põhineb allikatel:
Lisa 3. Ülevaade planeeringu ja mõjude hindamise raames tehtud koostööst ametkondade, huvigruppide ja avalikkusega

<table>
<thead>
<tr>
<th>Etapp</th>
<th>Tegevus</th>
<th>Aeg</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lähteseisukohad ja mõjude hindamise VTK</td>
<td>LS ja VTK täiendamine, ideekorje</td>
<td>aprill - juuli 2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus juhtrühmale ja ametkondadele</td>
<td>19.04.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Koostöökoosolek Soome mereplaneerijatega</td>
<td>7.-8.05.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus ja merekultuuri väärtsuse kaardistus Viimsi Rannarahva Muuseumis</td>
<td>30.05.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus ja merekultuuri väärtsuse kaardistus Toila SPA-s</td>
<td>05.06.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus ja merekultuuri väärtsuse kaardistus Vergi Sadamas</td>
<td>06.06.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus ja merekultuuri väärtsuse kaardistus Haapsalus Rannarootsi muuseumis</td>
<td>11.06.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LS ja VTK tutvustus ja merekultuuri väärtsuse kaardistus Saaremaa Viikelaevanduse kompetentsikeskuses</td>
<td>12.06.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pan Baltic Scope projekti avakonverentsil Eesti protsessi tutvustus</td>
<td>19.06.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Merekultuuri väärtsuse kaardistus Käsmu meremuuseumis</td>
<td>11.07.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Merekultuuri väärtsuse kaardistus Tallinna Merepäevadel</td>
<td>13.07.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tutvustus Plan4Blue huvirühmade seminaril</td>
<td>04.09.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Baltic Blue Growth konverentsil vesiviljeluse teema tutvustus</td>
<td>31.10.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tutvustus Tartu planeerimiskonverentsil</td>
<td>02.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Soome mereplaneerijatega koostöökohtumine (Plan4Blue)</td>
<td>17.01.2019</td>
</tr>
<tr>
<td>Date</td>
<td>Event</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>-------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11.02.2019</td>
<td>Saksamaa mereplaneerijatega kohtumine</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13-14.02.2019</td>
<td>BalticLNes projekti lõpukonverentsil Eesti protsessi tutvustus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19.02.2019</td>
<td>Eskiislahenduse tutvustus juhtrühmale</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21.03.2019</td>
<td>Baltic Sea Day Eesti protsessi tutvustus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>05.04.2019</td>
<td>BalticRIM projekti kohtumisel muinsuskaitse ja merekultuuri käsitluse tutvustus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.04.2019</td>
<td>Tuvustus ökosüsteemiteenuste seminaril</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>29.05.2019</td>
<td>Piirüülene koostöökohtumine Läänemere riikide esindajatega</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31.05.2019</td>
<td>Tuvustus Saaremaa riigiasutustele</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>04.-05.05.2019</td>
<td>Plan4Blue projekti lõpukonverentsil Eesti protsessi tutvustus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11.06.2019</td>
<td>Eskiislahenduse avalik arutelu Eisma sadamas</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>12.06.2019</td>
<td>Eskiislahenduse avalik arutelu Iloni Imedemaal Haapsalus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13.06.2019</td>
<td>Eskiislahenduse avalik arutelu Kakumäe Haven sadamas</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.06.2019</td>
<td>Eskiislahenduse avalik arutelu Kuressaare vääkelaevaehituse kompetentsikeskuses</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20.06.2019</td>
<td>Eskiislahenduse avalik arutelu Narva-Jõesuu Meresuu Spas</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>12.07.2019</td>
<td>Eskiislahenduse tutvustus Tallinna Merepäevadel</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Juuli – oktoober 2019</td>
<td>Planeeringu eelnõu (põhilahenduse) koostamine ja mõjude hindamine</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30.08.2019</td>
<td>Töökoosi seadusliku objekti ametkondade ja huvirühmadega (Veeteede Amet ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 16.07.2019; Keskonna- ja Keskkonnaamet ja Keskkonnaameti aseministeerium 06.08.2019, 13.09.2018; Maaenergiaministeerium 06.08.2019; Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium merenduspoliitika 15.08.2019; Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium taastuvenergeetika 22.08.2019; Elering 28.08.02.10.2019; Tallinna Sadam 04.10.2019; Kaitseministeerium 16.10.2019)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30.08.2019</td>
<td>Soome mereplaneerijatega koostöökohtumine</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10.09.2019</td>
<td>Pan Baltic Scope projekti meri-maismata seoste töötuba koostöös Lätis kolleegidega</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13.11.2019</td>
<td>Baltic Science Days: Soome-EST-Venemaa mereplaneerimise koostöökohtumine</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15.11.2019</td>
<td>Tuvustus Saaremaa arenguseminaril</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16.11.2019</td>
<td>BalticRIM projekt: tutvustus sukeldujate teabepäeval</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19.11.2019</td>
<td>Tuvustus Pan Baltic Scope projekti lõpukonverentsil</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>09.12.2019</td>
<td>Tuvustus taastuvenergia nõukoja kohtumisel</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21.01.2020</td>
<td>Põhilahenduse tutvustus juhtrühmale</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jaanuar 2020</td>
<td>Põhilahenduse ja mõjude hindamise aruande eelnõu II avalik väljapanek</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.02. – 18.03 2019</td>
<td>Planeeringu eelnõu (põhilahenduse) ja mõjude hindamise aruande eelnõu II avalik väljapanek</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Planeeringu eelnõu (põhilahenduse) ja mõjude hindamise aruande eelnõu II avaliku väljapaneku järgsed avalikud arutelud</td>
<td>August 2020</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>