



Baltic SCOPE

Towards coherence and cross-border
solutions in Baltic Maritime Spatial Plans



RAHANDUSMINISTEERIUM

Mereruumi planeerimise meretranspordi teemarühma kokkuvõte

Meretranspordi teemarühma valdkonna ekspert: Madli Kopti

Tartu Ülikool, Eesti Mereinstituut

Töö IV etapi aruanne – detsember 2016

Swedish Agency
for Marine and
Water Management



NORDREGIO
Nordic Centre for Spatial Development



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE



Ministry of Environmental
Protection and Regional
Development
Republic of Latvia



S Y K E



Danish Ministry of the Environment
Nature Agency



REPUBLIC OF ESTONIA
MINISTRY OF THE INTERIOR



EUROPEAN UNION
European Maritime
and Fisheries Fund

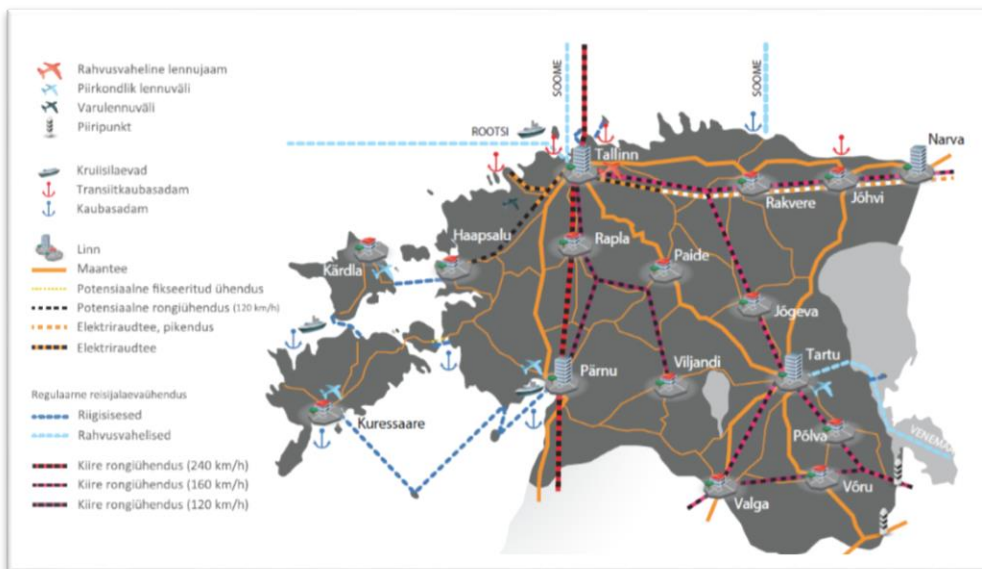
Hetkeolukord ja perspektiivid

Euroopa Liidu transpordipoliitika lõppeesmärk on luua Euroopas ühtne transpordiala, mis aitab Euroopal säilitada konkurentsivõimelisuse, kuna kogu transpordisektori toimimine on optimeeritud laialdastest huvidest lähtuvalt.

Meretransport on Euroopa kaubanduses ülioluline, sest peaaegu 90% ELi väliskaubavedudest ja 40% sisevedudest toimub meritsi.¹

Üle-Euroopaliselt on hinnatud, et meretransport toodab kogu transpordi tekitatud CO₂-st umbes 14%. Kõige enam saastab keskkonda maanteetransport (71%), seejärel meretranspordiga peaaegu võrdväärselt lennundus (13%), siseveeteedel sõitvad alused (2%) ning kõige väiksema saasteosakaaluga raudteetransport– alla 1%.¹

Üleriigiline planeering 2030+ visioon määratleb **Eestit kui sidusa ruumistruktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ja välismaailmaga hästi ühendatud riiki**², mille üheks eelduseks on toimiv ning efektiivne meretransport tagades nii siseriikliku kui ka rahvusvahelise reisijate ja kaupade veo. Tagamaks meretranspordi tänaseks väljakujunenud kvaliteedi jätkusuutlik areng, on oluline jätkuvalt pöörata tähelepanu terviklikule Eesti transpordisüsteemi arengule, mis koostöös loovad vastava sünergia. Joonisel 1 on välja toodud Eesti transpordivõrgustiku eeldatav põhistruktuur aastal 2030, kuid siinjuures on oluline rõhutada, et näiteks Tallinnast ei siirdu laevaliiklus mitte ainult Rootsi või Soome, vaid rahvusvahelistele turgudele laiemalt. Seetõttu valdkonnaga kursis mitte olevatele sihtrühmadele võib antud joonis võimaldada teha tegelikkusele mitte vastavaid järeldusi. **Mereruumi planeeringu koostamisel on oluline arvestada kõikehõlmava rahvusvahelise meretranspordi marsruutide käsitlemisega.**

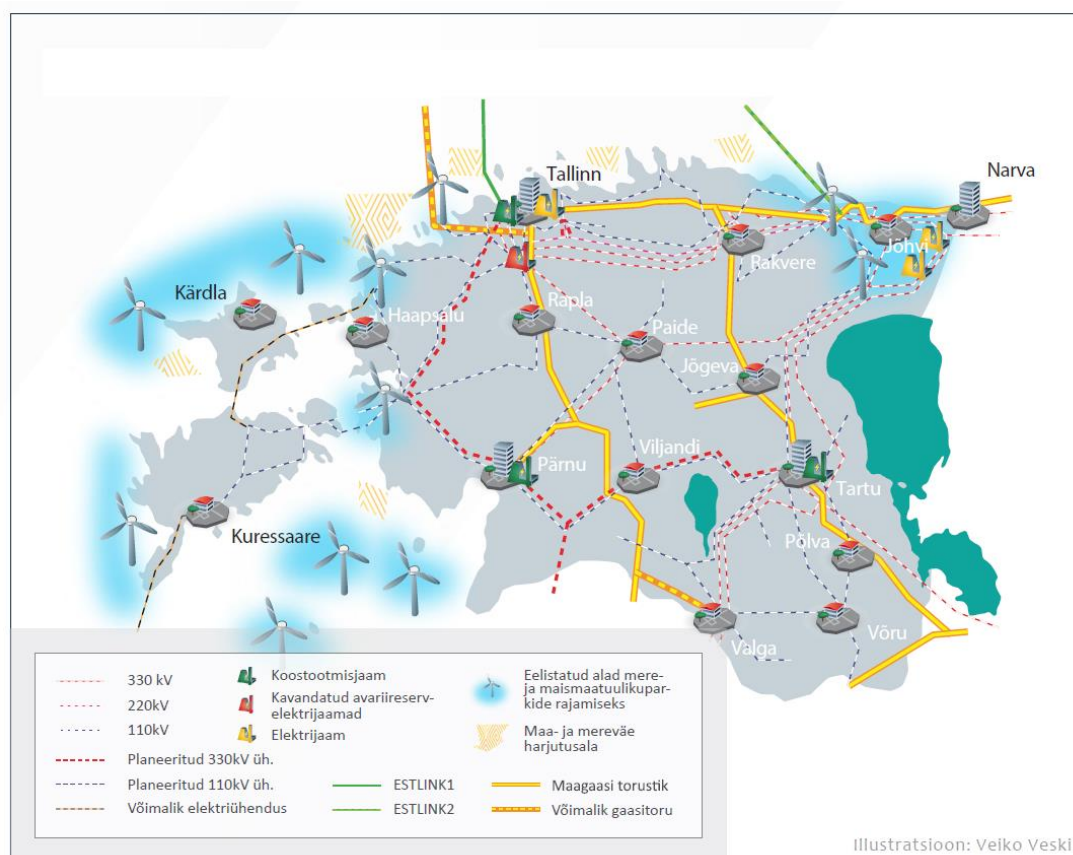


Joonis 1. Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030 (Allikas: Siseministerium, 2013. Üleriigiline planeering 2030+)

¹ Euroopa Liit, 2014. **Euroopa Liidu poliitika lahtiseletatuna Transport.**

² Siseministerium, 2013. Üleriigiline planeering 2030+

Allpool oleval joonisel on välja toodud mereruumis erinevad planeeritavad eelistatavad arengusuunad, mis võivad tulevikus mõjutada meretranspordi kasutust mereruumis.



Joonis 2. Eesti energiavarustuse ja võrguühenduste arengusuunad (Allikas: Siseministeerium, 2013. Üleriigiline planeering 2030+)

Riiklik transpordi arengukava 2014 – 2020 üldiseks eesmärgiks on tagada Eesti **transpordisüsteem, mis võimaldab inimeste ja kaupade liikumist kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval moel**³, kuid detailsemalt määratleb meretranspordi arengusuundumusi Eesti merenduspoliitika 2012-2020 dokument.

Riikliku merenduspoliitika põhiselt ligikaudu 60% Eesti ekspordist ja impordist toimub mere kaudu ning avatus merele koos soodsa asukohaga võimaldab suurte kaubavoogude tulemusel **Eestil teenida olulist sissetulekut rahvusvahelisest kaubaveost, turismist ning kaladusest**⁴, millele lisanduvad riiklikud navigatsioon- (otseselt riigi eelarve tulude osa) ning lootsitasud (riigiettevõtte riigitulu).

Riiklikus merenduspoliitikas lähtutakse seisukohast, et kõik merega seotud küsimused on omavahel seotud, toetavad üksteist ja neid peab käsitlema tervikuna: lisaks majandustegevusele mõjutavad meri ning siseveed inimeste elukeskkonda, samas mõjutab inimese tegevus omakorda merekeskkonda ja seetõttu koos majandustegevusega käsitletakse ka elukeskkonna, regionaalarengu ning keskkonnahoiu teemasid.

³ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013. Transpordi arengukava 2012-2020

⁴ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Eesti merenduspoliitika 2012 - 2020

Mereruumi planeerimise seisukohalt on oluline Eesti merenduspoliitikas toodud „Merenduse visioon“, mille kohaselt Eesti merendussektor on kõrge lisandväärtusega, atraktiivne ja jätkusuutlik majandussektor, mis tagab merekeskkonna säilimise ning aitab kaasa rannäärse elukeskkonna ning eluviisi arengule. Merendussektori ettevõtted on kaasaegsed ja loovad kõrget lisandväärtust, tagades Eesti väliskaubandusele soodsad transpordikanalid ning tõstes Eesti kui rahvusvahelise transpordikoridori konkurentsivõimet, samas kui pakutavad tooted ja teenused on atraktiivsed, tõstes Eesti majanduse ja turismi sihtkoha mainet.

Eeltoodust tulenevalt on Riiklikus arengukavas seatud viis prioriteetset suunda:

- merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline,
- **merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud,**
- **avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut,**
- Eesti mereharidus ja teadus- ning arendustegevus on kaasaegsel tasemel,
- rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandit kantakse edasi.

Meretranspordi teemarühma lähteülesanne

Vajaduse mereala tervikliku, erinevaid huvisid tasakaalustava planeerimise järele tingib mereala aina aktiivsem kasutus, mis omakorda avaldab ökosüsteemidele ja mereressurssidele märkimisväärset survet. Meretransport on läbi ajaloo Eestile olnud märkimisväärseks arengumootoriks ning taganud nii siseriikliku kui ka välismaise mereteede ühenduse.

Lähtudes laevanduse olulisusest ning sätestatud riigipoolsetest arenguperspektiividest oli teemarühmade eesmärgiks mereruumi planeerimise kontekstis selgitada välja meretranspordi jätkuvaks arenguks vajalikud kriteeriumid. Ühtlasi määratleti, millised on peamised meretranspordi sektori seisukohad, mida tuleks arvestada ja aluseks võtta üleriigilise mereruumi planeeringu koostamisel. Lisaks kaardistati olemasolev meretranspordi kasutuse tänane ning tuleviku ruumiline jaotus ning toodi välja täiendavate meretranspordi alaste uuringute vajadus.

Teemarühma koostumiste eesmärgiks oli analüüsida meretranspordi seisukohalt lähtuvalt järgmisi teemasid ning selle põhjal koondada alus meretranspordi lähteseisukohtade koostamiseks üleriigiliseks mereplaneeringuks:

1. Lähtudes mereruumi inimkasutusest ning võimalikest arengusuundadest määratleda laevanduse prioriteetid mereruumi planeerimise kontekstis.
2. Tuua välja, millised on meretranspordi sektori seisukohad seoses võimalike laevaliikluse marsruutide ümbersuunamisega ning selle mõjuga meretranspordi konkurentsivõimele või laevaliikluse ohutusele.
3. Määratleda, millises ulatuses on vajalik mereruumi planeeringus arvesse võtta meri-maismaa ühendusi selliselt, et see tooks täiendavat kasu ning toetaks transpordi- ja merenduspoliitikas püstitatud eesmäärke
4. Selgitada välja kas ja millises ulatuses seab meretranspordi kasv täiendavaid piiranguid teistele inimtegevustele mereruumis ning vastupidi – kas teiste inimtegevuste areng seab piiranguid meretranspordile?
5. Selgitada välja millised on meretranspordi navigatsioonilised piirangud ja võimalused, mis omavad mõju teistele võimalikele inimtegevustele mereruumi arendustele (nt tuulikuparkide arendus kõrvutatuna ohutu laevandusega, või veealused kaablid, tunnelid kõrvutatuna laevandusega jmt)?
6. Selgitada, millised võiksid olla meretranspordi sisesed/omavahelised kitsaskohad (nt kommerts-laevandus võrrelduna huvilaevandus?)
7. Lähtudes olemasolevatest uuringutest anda teemarühma liikmetele ülevaade meretranspordi võimalikust survest merekeskkonnale ehk mõjust merekeskkonnale.
8. Määratleda Eestipoolsed meretranspordi valdkonna piiriülesed seisukohad lähtudes rahvusvahelise mereruumi planeerimise iseärasustest.
9. Tuginedes olemasolevatele lähtematerjalidele määratleda, milliseid täiendavaid uuringuid on meretranspordi osas vajalik läbi viia seoses üleriigilise mereruumi planeeringuga.

Olemasolev lähtematerjal

Meretranspordi kausutus ilmestavad kõige paremini erinevad kaardi- ja andmekihid, mis näitavad nii transpordi kasutust meres kui ka selle võimalikke piiranguid nagu veealuste kaablite puhvertsoonid, keskkonnakaitselised piirangud jmt.

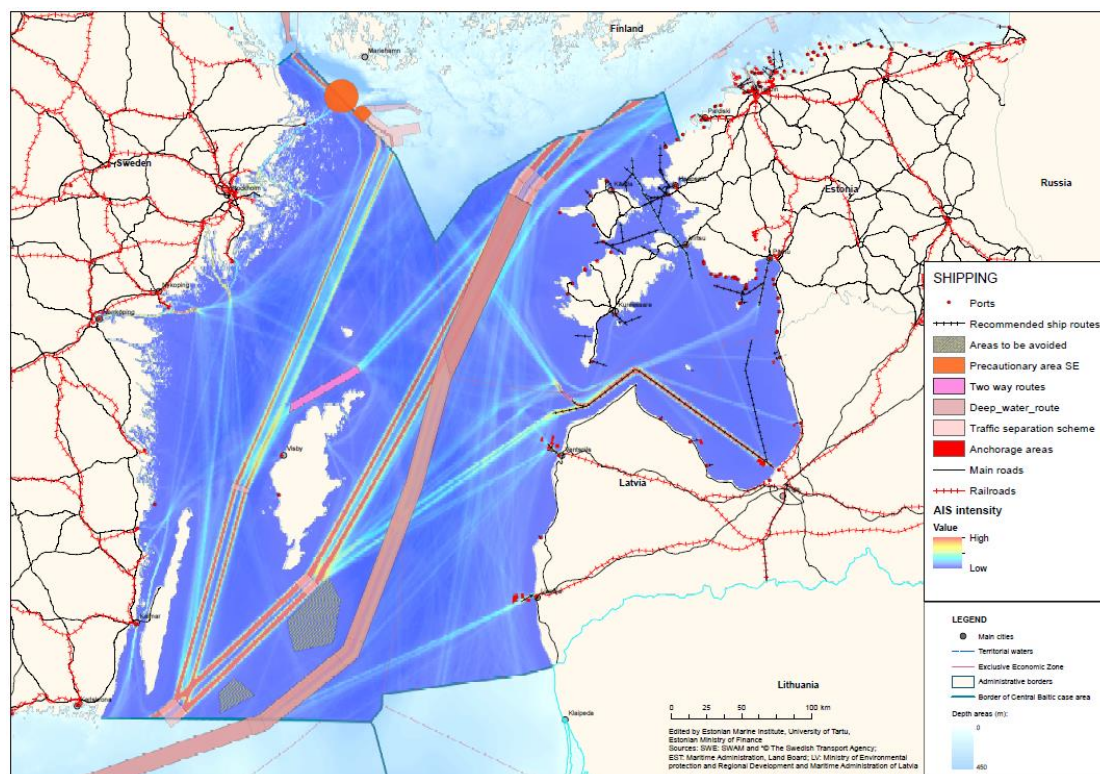
Tabel 1. Meretranspordi vajalikud ruumiandmete kihid.

Kaardikihi nimetus	Allikas
Laevateed (merekaardil olemas)	Veeteede Amet
Pärnu mereplaneeringu plaanitavad veeliiklusalad	Pärnu Maavalitsus, Hendrikson ja Co OÜ
Hiiumaa mereplaneeringu plaanitavad veeliiklusalad	Hiiu Maavalitsus, Artes Terrae OÜ
Pärnu mereplaneeringu plaanitavad (väike)laevateed	Pärnu Maavalitsus, Hendrikson ja Co OÜ
Hiiumaa mereplaneeringu plaanitavad (väike)laevateed	Hiiu Maavalitsus, Artes Terrae OÜ
Üle-eestilised mereplaneeringu planeeritavad veeliiklusalad ja (väike)laevateed	Veeteede Amet
Taliteed (jääteed)	Maanteeamet
Navigatsioonimärkide töösektorid	Veeteede Amet
Purjespordialad	Veeteede Amet
Ankrualad	Veeteede Amet
Sadamad ja sadama akvatooriumid	Veeteede Amet
Traalpüügi lossimissadamad	Tartu Ülikool, Eesti Mereinstituut, Maaeluministerium
Rannapüügi lossimiskohad	Tartu Ülikool, Eesti Mereinstituut, Maaeluministerium
Keskkonnakaitsesega seotud alad, mis välistavad või piiravad olulisel määral laevaliiklust	Keskkonnaministerium Veeteede Amet
Kaadamisalad	Veeteede Amet, Keskkonnaministerium
Kaablid ja kaabliavad	Veeteede Amet,
Militaarsed õppuste alad	Veeteede Amet, Kaitseministerium
Maardlad	Maa-Amet
Balticconnector trassikoridor	Elering Gaas AS
Tallinn-Helsinki tunneli trassikoridor	-

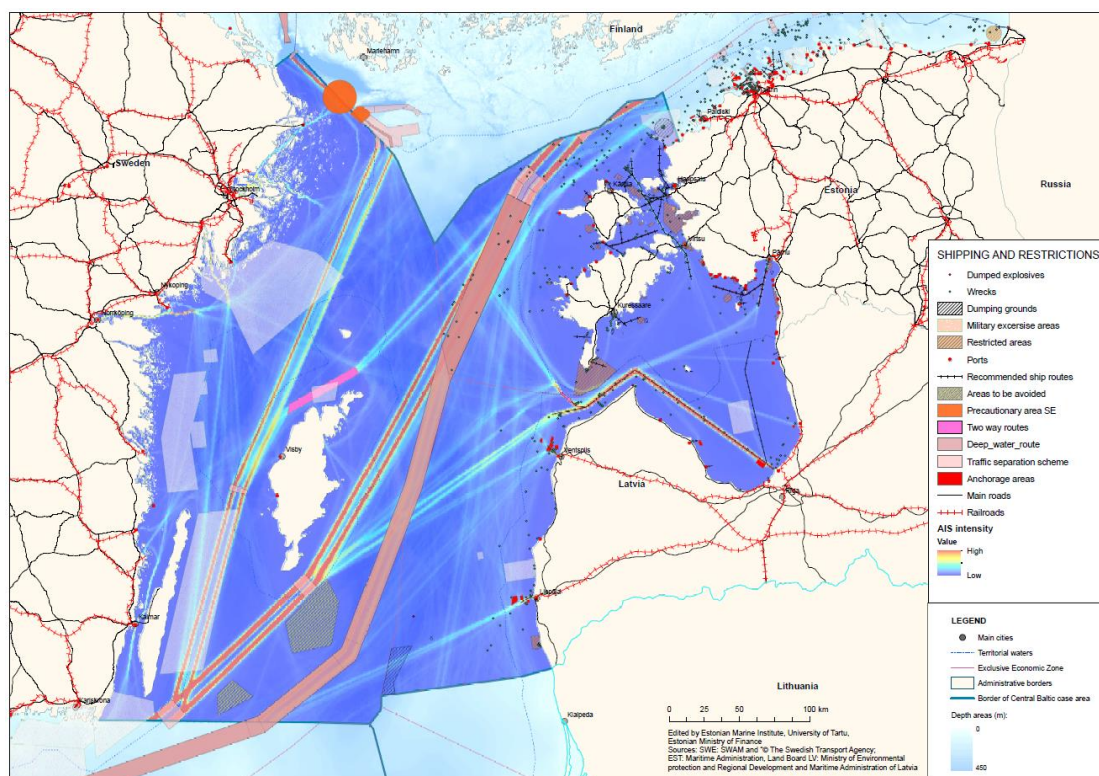
Oluline on kaasata Pärnu ja Hiiumaa mereplaneeringute põhjal koostatud meretranspordiga seonduvad kaardikihid ning informatsioon, millele lisanduvad väljaspool Pärnu ja Hiiumaa planeeringuala olevad tegevused nagu Balticconnectori planeeritav trassikoridor (allikas MKM, Elering Gaas AS, HeatConsult OÜ), Tallinn-Helsinki tunneli eeldatav (hetkel sellises planeerimise etapis, et täpne andmevaldaja teadamata) trassikoridor ning kalapüügi transport mereruumis (allikas TÜ EMI – traalpüük) ja rannakalandus (Pärnu mereplaneeringu seisevnoodad terves ulatuses).

Lisaks rahvusvahelisele ja suure mastaabiga laevaliiklusele ning kalapüügiga seonduvale meretranspordile, on oluline kaardistada huvilaevanduse ülevaade, mis koosneb väikesadamate võrgustikust ning enim kasutatavatest marsruutidest. VA on Pärnu ja Hiiumaa mereplaneeringute käigus täpsustanud huvilaevanduse väikelaevateed, kuid paraku puudub ülevaatlik uuring tegelikust huvilaevanduse mereruumi kasutusest.

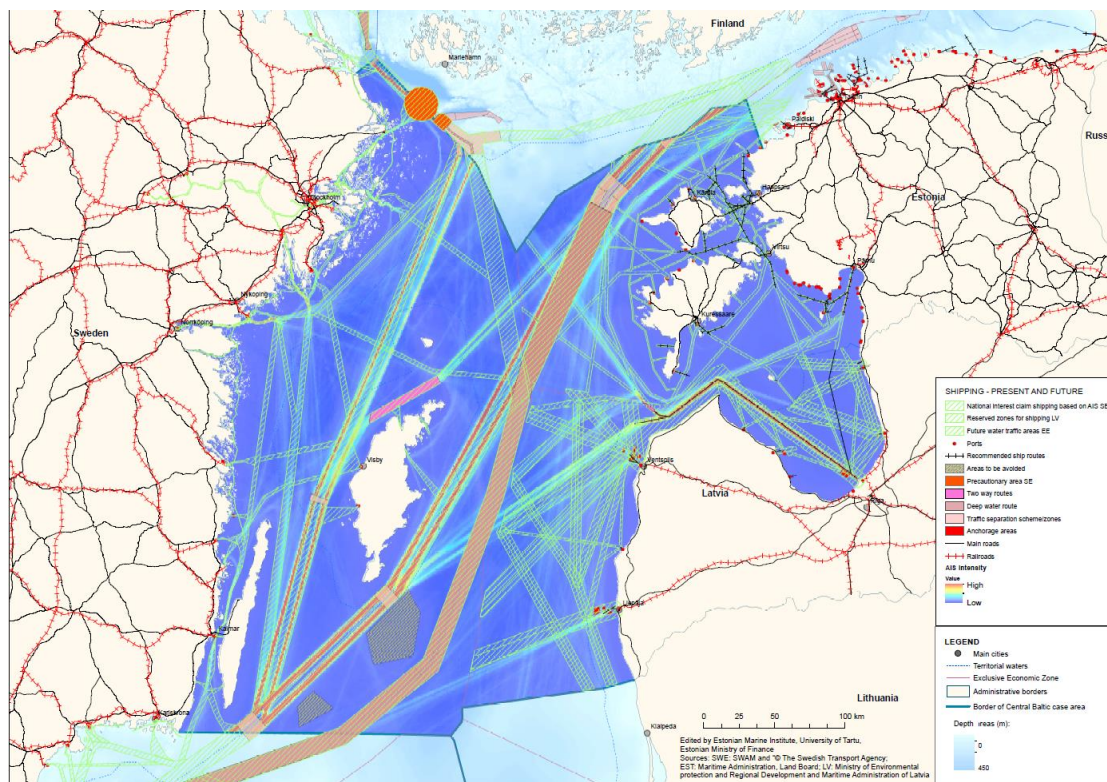
BalticSCOPE projekti rahvusvahelise koostöö raames on koostatud kolm meretranspordi kaardikihti, mis kirjeldavad olemasolevat meretranspordi kasutust, selle piiranguid ning samaaegselt olemasolevat ning planeeritavat mereruumi kasutust (joonis 3-5). Lõplikud kaardi- ja andmekihid on kättesaadavad Rahandusministeeriumi planeeringute osakonnast.



Joonis 3. Kesk-Läänemere piirkonna meretranspordi olemasolev kasutus (seisuga 21.06.2016 koostatud BalticSCOPE projekti raames).



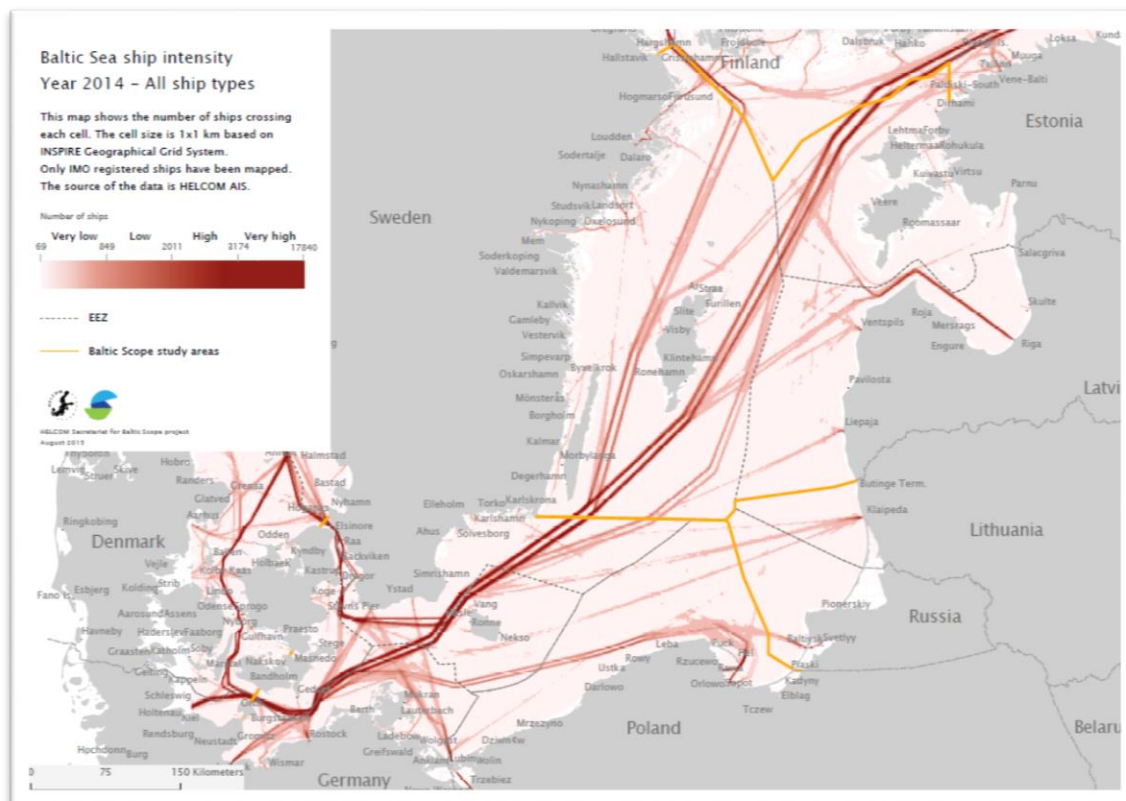
Joonis 4. Kesk-Läänemere piirkonna meretranspordi olemasolev kasutus koos piirangutega (seisuga 21.06.2016 koostatud BalticSCOPE projekti raames).



Joonis 5. Kesk-Läänemere piirkonna meretranspordi olemasolev ja planeeritav kasutus (seisuga 21.06.2016 koostatud BalticSCOPE projekti raames).

Meretranspordi kasutuse osas on BalticSCOPE projekti raames koostatud mitmeid olulisi andmekihte, mis peegeldavad meretranspordi mereruumi kasutust erinevatest aspektidest lähtuvalt ning mida omakorda on hilisemas üleriigilise mereplaneeringu läbiviimisel võimalik aluseks võtta.

Näitlikustamiseks on siinjuures välja toodud kõigi laevatüüpide lõikes läbiviidud analüüs, mis näitab kesk ja lõuna-Läänemere meretranspordi intensiivsust AIS andmete analüüsile tuginevalt.



Joonis 6. Läänemere laevaliikluse tihedus kõigi laevatüüpide lõikes aastal 2014.⁵

Rahvusvaheliste BalticSCOPE projekti meretranspordi teemarühmade (16. – 17.12.2015 ja 9. – 10.02.2016) ja siseriiklike kohtumiste arutelude tulemusena tehti ettepanek jaotuseks (Tabel 2), mis võimaldaks analüüsida intensiivsuste lõikes erinevate kaubavoogude liikumist, reisilaevanduse peamisi trajektoore ning selgitada välja, kas ja kuidas kasutavad mereruumi erineva pikkusega laevad. Eraldi märgiti oluliseks vaadelda meretranspordi muutusi jääoludes, kus aluseks tuleks võtta jääkattega perioodid. Vastavad analüüsitud andmekihid on projekti töö tulemiks ning GIS kujul kättesaadavad Rahandusministeeriumist (planeeringute osakond). Näitlikud pildid on välja toodud lisades.

⁵ HELCOM Secretariat, 2015. Baltic Sea ship intensity. Year 2014 - All ship types.

Tabel 2. Liiklustiheduse analüüs

	I etapi analüüsi tulemus	Trend	Märkmed	Jaotus (vajadusel)
Reisilaevad	2014	2006; 2009; 2012; 2014	IMO	
Kaubalaevad	2014	2006; 2009; 2012; 2014	IMO	
Tankerid	2014	2006; 2009; 2012; 2014	IMO	
Laeva pikkuse põhised analüüsid	2013		IMO ja non-IMO	<100 101-150 151-200 >201
Jääperioodi analüüsid	Ekstreemsed ilmastikuolud (3 aastat)	Ekstreemsed ilmastikuolud (3 aastat)	IMO	

Rahvusvahelistest tuleviku koostööprojektidest on meretranspordi osas potentsiaalseteks täiendavateks info- ja andmeallikateks mitmed projektid:

- *BalticLINES - Coherent Linear Infrastructures in Baltic Maritime Spatial Plans.* Projekt keskendub peamiselt piiriülesele meretranspordi ja energiakoridoride sidusale ühenduvusele Läänemere üleses kontekstis. Projekti kestvus 2016 – 2019;
- *BALTSPACE - Towards sustainable planning of Baltic marine space.* Projekti üldeesmärgiks on pakkuda teaduslikke lähenemisviise ja vahendeid, et selgitada ja parandada mereruumi planeerimise kui poliitika integreerimija suutlikkust ning seeläbi suurendada ühiskonna võimalusi vastata praegustele ja tulevastele väljakutsetele Läänemere valitsemises. Projekti kestvus aprill 2015 – aprill 2018, koduleht <http://www.baltspace.eu/>
- *Plan4Blue - Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economies* eesmärgiga tõhustada Soome lahe ja *Archipelago Sea* mereruumi planeerimise alast koostööd eesmärgiga leida jätkusuutlikku tasakaalu majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnaalaste eesmärkide vahel.

Ühtlasi on oluline välja tuua, et *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)* on välja töötamas juhendmaterjali teemal **”Navigational Safety within Marine Spatial Planning”** – kavandatud vastuvõtmine oktoober 2016. Lisaks leidub erinevate riikide põhiseid näiteid meretranspordi valdkonna kaasamisest mereruumi planeerimise protsessi ning laevateede laiuste kavandamise põhimõtetest sellistes dokumentides nagu *”The shipping industry and marine spatial planning”* (The Nautical Institute, The World Ocean Council); *”White*

Paper on Offshore Wind Energy - Partial review of the National Water Plan Holland Coast and area north of the Wadden Islands”

HELCOM Data and Map Service (<http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>) andmebaas hõlmab mitmesugust mere-transporti ruumiandmetega seotud kaardikihte ning andmemassiive: reostustõrjevõimekus, laevanduse NO_x emissioonid, laevaliikluse statistika, riskihinnangud (BRISK projekt) ja laevaliikluse õnnetused⁶, mida vastavalt vajadusele on võimalik kaasata mereruumi planeerimise läbiviimisel.

Samuti koostatakse HELCOMI töörühmade poolt mitmeid meretranspordiga seonduvaid ülevaateid, millest olulisematena võib välja tuua ülevaated Läänemere laevaliiklusest ning selle võimalikust mõjust merekeskkonnale (nt laevandusest tekkiv atmosfäärisaaste, naftareostused, õnnetusjuhtumid, merevee reostus jmt). Meretranspordi alast statistilist informatsiooni kogub Eestis Statistikaamet ning Euroopa Liidu üleselt ühtsel metoodikal tuginevat statistilist informatsiooni käsitleb Eurostat.

Eurostati andmemassiivid kajastavad mitmesugust meretranspordi alast kvartaalset ning aastate põhise informatsiooni nagu näiteks kaubaveo mahtusid (tonnides), reisijateveo mahtusid ning samuti laevaliikluse alast informatsiooni nii laevade külastuste arvu kui ka kogumahutavuste järgi. Lisaks kajastatakse Ro-Ro tüüpi kaubaveo ning konteinervedude mahtusid (TEU - 20 jalane konteiner).⁷

Mitmekülgse info juures on oluline arvesse võtta, milliseid neist lähteandmete tulemustest on võimalik ja vajalik kasutada mereruumi planeeringu läbiviimisel.

⁶ HELCOM, 2015. HELCOM Data and Map Service <http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>

⁷ Eurostat, 2015. Maritime transport (mar). Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS). http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/mar_esms.htm

Meretranspordi sektori mereruumi kasutamise pikaajalised eesmärgid

Peamised pikaajalised eesmärgid selguvad poliitilistest dokumentidest - Euroopa Liidu transpordipoliitika, Eesti Üleriigiline planeering 2030+, Eesti Riiklik transpordi arengukava 2014 – 2020, Eesti merenduspoliitika 2012 – 2020, Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014 – 2020, millest olulisemate ruumiliste mõõtmatega eesmärkidena võib välja tuua:

- luua Euroopas ühtne transpordiala, mis aitab Euroopal säilitada konkurentsivõimelisuse, kuna kogu transpordisektori toimimine on optimeeritud kõigi huvidest lähtuvalt;
- Eesti kui sidusa ruumistruktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ja välismaailmaga hästi ühendatud riik.
- tagada Eesti transpordisüsteem, mis võimaldab inimeste ja kaupade liikumist kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval moel;
- tõhus mereruumi kasutamine ja sadamate ühendamine muu taristuga võimaldades osaleda Venemaa, Aasia ja Euroopa vahelises kaubavahetuses;
- Eesti merendussektor on kõrge lisandväärtusega, atraktiivne ja jätkusuutlik majandussektor, mis tagab merekeskkonna säilimise ning aitab kaasa rannaäärse elukeskkonna ning eluviisi arengule. Merendussektori ettevõtted on kaasaegsed ja loovad kõrget lisandväärtust, tagades Eesti väliskaubandusele soodsad transpordikanalid ning tõstes Eesti kui rahvusvahelisetranspordikoridori konkurentsivõimet, samas kui pakutavad tooted ja teenused on atraktiivsed, tõstes Eesti majanduse ja turismi sihtkoha mainet;
- väikesadamate võrgustiku loomine selliselt et sadamate vahemaa oleks üksteisest kuni 30 meremiili;
- Eesti väikesadamate võrgustiku sidumine Põhjamaade turismimarsruutidega.

Meretranspordi mereruumi planeerimise piiriülene mõõde

Meretransport on tervikuna piiriülene valdkond nii reisi- ja kaubalaevanduses, huvilaevanduses kui ka rahvusvahelisel kalapüügil.

Arutlusel on olnud mitmesugused olulised rahvusvahelise tasandiga teemad, mille osas vastavad riiklikud ametkonnad peaksid kujundama omapoolsed seisukohad mereplaneeringu koostamisel.

Eesti merenduspoliitika prioriteet 1 sätestab, et merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline. Prioriteedi 1 eesmärk 2 seab ette, et kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud, mille all omakorda on tegevus 2.1. Merendusala tegevuskava koostöövõrgustike potentsiaali kasutamine, kus on välja toodud planeeritav tegevus Läänemere meremagistraalide Eesti kontseptsiooni väljatöötamisest ja tegevuskava rakendamisest. Merenduspoliitika rakenduskava 2014 – 2016 kohaselt ei ole antud kontseptsiooni väljatöötamist toimunud ning järgmise etapi rakenduskava osas ei ole sellekohast otsust veel tehtud, mille tõttu hetkel ei ole võimalik antud valdkonnas selget seisukohta kujundada.

Juhindudes väikesadamate võrgustiku kontseptsioonist 2014 – 2020 sõltub väikelaeva- ja rekreatsiooniturismi areng eelkõige väikesadamate võrgustiku loomisest ja sellesse tehtavate investeeringute rahastamisest, samuti terviklike mereturismiteodete ja -teenuste väljaarendamisest ning nende sidumisest teiste Põhjamaade turismimarsruutidega, mille tõttu on oluline väikesadamate võrgustiku arengut ning perspektiive arutada rahvusvahelisel tasandil. **Lisaks on oluline mereruumi planeeringu käigus määratleda planeeritavad väikelaevateed ning nende piiriülesed ühenduskohad.**

Lisaks kvaliteetse ühendusega transpordivõrgustikule on taas kerkinud rahvusvahelise mõõtmega Tallinn-Helsinki tunneli võimalik arendus, mis vajab üleriigilise mereplaneeringu koostamisel täiendavat tähelepanu, kuid mille arengusuundumused ja täpsed kavad ei ole hetkel kättesaadavad.

Eesti riigile on oluline rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline erinevate transpordiviiside vahel toimiv transpordivõrgustik nii merel kui ka maal, mis tähendab raudtee ja maanteetranspordi kvaliteetset ühendust nii sadamate tagamaa kui ka rahvusvahelisel transpordi võrgustiku tasandil. **Maismaa ühenduste jätkuühenduseks meres on oluline määratleda merealal transpordi tarvis nn. reservatsioonide tsoonid, mille keskel peaks ühenduma naaberriikide planeeritavate tsoonidega.** Antud teema vajab eraldi tähelepanu kogu mereruumi planeeringu protsessi käigus, et naaberriikidega oleks tagatud sidus laevateede ühendus. **BalticSCOPE projekti raames kavandatavate laevateede ning nende reservatsioonide (Läti puhul) ühele joonisele kandmisel selgus, et piiriülene planeeritavate laevateede sidusus vajab ülevaatamist ning korrigeerimist.** Eesti ja Läti vastavad ametkonnad on antud teemal leidnud lahenduse sügisel 2016 ning informatsioon on kättesaadav Rahandusministeeriumi planeeringute osakonnas.

Lisaks anti BalticSCOPE huvirühmade kohtumisel soovitus teha piiriüleselt vastavate ametkondade vahel senisest tihedamat koostööd – laevateede kavandamisel võiksid olla nendeks esmajoonelised ametkonnad, kes peamiselt

vastutatavad ohutu meresõidu eest ja kes annavad mereruumi planeeringusse peamise sisendi planeeritavate laevateede ja reservtsoonide osas.

Täiendavalt on oluline juhtida tähelepanu, et **Rootsi plaanib võtta peamiselt keskkonnakaitselistel eesmärkidel põhjalikuma vaatluse alla Gotlandi rannikult lõunapoolt mööduva tihedama laevaliiklusega marsruudi.** Põhieesmärgiks on kaitsta madalike *Norra midsjöbanken, Hobourgs bank, Södra midsjöbanken* ökoloogiliselt tundlikke alasid. Mereruumi planeeringuga on kavas anda soovitusel kasutada paralleelset või teist marsruuti. Pikas perspektiivis on aga võimalik kasutada mitmeid lähenemisi – sh laiendada olemasolevat *Hobourgs madaliku* „*area to be avoided*“ või muuta TSS nihutamaks laevaliiklust madalikelt kaugemale. Naaberriigid omavad siinjuures võtmerolli, kuna enamik mõjutada saada võivast laevaliiklusest külastab Läänemere idaosasse jäävaid sadamaid. Rootsi on selle tarvis kavandanud põhjalikke analüüse võimalikest tagajärgedest ning koostööd Läänemere äärsete riikidega, sageli piirkonda külastavate lipuriikidega ning muude riiklike organisatsioonidega.

Kesk-Läänemeres (Eesti, Läti, Rootsi) on potentsiaalsete laevateede laiuse planeerimisel riikidel erinevad lähenemised, mis on välja toodud alljärgnevas Tabelis 3. Oluline on siinjuures tähele panna, et mereplaneeringu koostamise jooksul võivad need põhimõtted tulenevalt erinevate huvirühmade kohtumiste, riskide hindamise, strateegiliste arengute analüüsimise jmt tulemusel muutuda ning siinjuures omavad pigem tutvustavat eesmärki ilmestamiseks mõningaid näiteid BalticSCOPE projekti raames.

Tabel 3. BalticSCOPE Kesk-Läänemere ala lähenemine laevateede laiuse planeerimisel.

Eesti (Läänerannik)	Läti	Rootsi
<ul style="list-style-type: none"> - Olemasolev laevatee - Planeeritavad AIS andmete tuginevad veeliiklusalad 1 miil (M) - Planeeritavad väikelaevade veeliiklusalad 0,5 M 	<ul style="list-style-type: none"> - Peamiste (riiklikul ja rahvusvaheliselt oluliste planeeritavate laevateede laius on 6 (M) (sisaldab puhvertsooni 2 M mõlemalt küljelt - Teised laevateede laiused koos puhvertsoonidega varieeruvad 4 M (strateegiliselt olulised) kuni 0,8 M (kohaliku tähtsusega) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pole veel lõplikku seisukohta kujundanud, kuid <i>Swedish Transport Administration</i> kavandab seda teha võttes aluseks olemasoleva laevaliikluse ning tuleviku strateegilised arengusuundumused - Indikatsioone potentsiaalsetest suundumustest võib näha joonisel 5.

Laevanduse mõju merekeskkonnale tervikuna on hinnatud märkimisväärseks, kuid planeeringu koostamise jooksul on olulise tähtsusega keskenduda nendele kitsaskohtadele, mida on võimalik lahendada mereruumi planeerimisega. Neid aspekte on ülevaatlikult käsitletud peatükis Meretransport ja merekeskkond.

Meretranspordi planeerimise põhimõtted mereruumis

Käesoleva peatüki käsitusel on peamiselt aluseks võetud Pärnu ja Hiiumaa mereplaneeringutes kajastatud seisukohad, mida on täiendatud teemarühmade arutelu tulemusel tekkinud ettepanekutega.

Mereruumi planeeringu koostamisel on oluline arvestada meri-maismaa ühendustega ning välja töötada funktsionaalsed seosed maismaa ja mere vahel eesmärgiga toetada transpordi ja merenduspoliitikas püstitatud eesmärkide täitumist. Olulisimad funktsionaalsed seosed meretranspordi osas on seotud sadamatega ning neid teenindava tagamaaga. Lisaks on oluline funktsionaalne seos meresõidu ohutuse seisukohalt lähtuvalt, mis seisneb maismaal asuva navigatsioonimärgistusega ning selle tähtsusega meresõidus.

Vastavalt meresõiduõigusele on omal vastutusel lubatud sõita kõikjal, kus pole liikumiskiiranguid. Liikumiskiirangud on osaliselt juba kehtestatud (nt looduskaitse objektid) ning tulevikus võib neid täiendavalt kehtestada lähtuvalt kavandatud tegevustest ning nende eeliskasutusest.

Veeliiklus mereruumis on äärmiselt mitmekülgne, sest seda kasutavad liiklemiseks mitmesugused eri tüüpi laevad alustades väikestest paatidest ning lõpetades suurte naftatankeritega. Veeliiklus mereruumis sarnaneb kalandusega – laev võib sõita ükskõik millises kohas mereruumis senikaua, kui on tagatud ohutus ning on täidetud talle seatud piirangud ning reeglid. Enamik juhtudel valib kapten arvestades konkreetseid laeva iseärasusi kõige ohutuma ning optimaalsema marsruudi eesmärgiga jõuda ohutult sihtkohta.

Igat mereruumi planeeritavat uut tegevust on oluline esmalt analüüsida meresõiduohutust silmas pidades ning vajadusel välja töötada vastavad lahendusmeetmed. **Mereruumi planeerimisel tuleb eelkõige arvestada piisava sõiduruumiga meresõiduohutuse tagamiseks viies uute arenduste planeerimise vastavusse Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooniga (COLREGs) ning meresõiduohutuse seadusega. Planeerimisel tuleks arvesse võtta kõiki meretranspordi liike (kalapüük, suurema ja väiksema suurusega kauba- ja reisilaevandus, huvilaevandus) laevaliikluse tihedust, erinevatest ilmatikuoludest tekkivat piiratud nähtavust, talviseid jääolusid, huvilaevanduse kasvu ning uute tegevustega kaasnevat tihedamat laevaliiklust antud aladel.** Mereruumi planeerimisel on oluline arvestada erinevate laevatüüpidega ja suurusklassidega. See, mis on tavapärane ning ohutu trajektoori 100 m pikkusele laevale ei pruugi seda olla 300 meetrisele laevale ning vastupidi. Eraldi liiklustrasid mereruumis moodustavad huvilaevandus ning kalapüügilaevad.

Tagamaks maksimaalse meresõiduohutuse on oluline kaasata mereruumi planeeringu koostamisel erineva tasemega ja meresõidu kogemusega eksperte (sh kalapüügi, kauba- ja reisilaevanduse ning huvilaevanduse sektorist) ning merendusspetsialiste, kes oskavad anda nii praktilise kui ka teoreetilise kogemuse põhjal hinnanguid planeeritavate tegevuste mõjust meresõiduohutuse seisukohast lähtuvalt.

Meretranspordi liikumine mereruumis peab jääma optimaalselt vabaks tagades seeläbi meresõiduohutuse, sotsiaal-kultuurilise ja majandusliku kasumlikkuse. Uute rannikulähedaste tegevuste planeerimisel tuleb kindlasti võtta arvesse

vajadust rannikulähedase mereala kasutamiseks ohutu meresõidu tagamiseks eriolukordades (nt. tormised ilmastikuolud).

Veeliiklusalade ja väikelaevateede täpsustamist või täiendavat määramist vastavalt kehtivale regulatsioonile hilisemas etapis ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks. Uute laevateede kavandamisel tuleb laevatee planeerida koostöös teiste huvigruppidega ⁸.

Meretranspordi planeerimisel mereruumis tuleb arvestada järgmisi põhimõtteid^{9;10}, mida on omakorda täiustatud huvirühmade kohtumiste põhjal:

1. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel jääteega otsustatakse laevaliikluse piiramise vajadus Veeteede Ameti ja Maanteeameti koostöös;
2. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel jettidega sõitmiseks määratletud soovitusliku kasutuspiirkonnaga lähtutakse üldistest meresõidu reguleerivatest sätetest;
3. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel tuuleenergia tootmise alaga või võimaliku laineenergia tootmise juhuga (ala ei ole planeeringuga määratud) tuleb vastava tuule- või laineenergia ala kavandamisel teha koostööd Veeteede Ametiga ning koostöö käigus välja kujunenud lahendusest tingituna määratakse energiatootja ja laevaliikluse kooseksisteerimine, energiatootja asukohad, võimalusel veeliiklusala uus asukoht ja vähim kaugus energiatootjast, milleni laevad võivad minna.
4. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel kaitstavate loodusobjektidega arvestatakse lisaks meresõidu võimalustele eelkõige looduskaitseliste eesmärkidega. Täiendavate laevateede või veeliiklusalade kavandamine looduskaitsealal toimub koostöös Keskkonnaministeeriumiga ja Keskkonnaametiga. Võimalikest tekkivatest looduskaitselistest eesmärkidest laevaliiklusele piiranguid seades tuleb hinnata ja põhjendada ka piirangutega tekkivat sotsiaal-majanduslikku mõju ja tagada ala tasakaalustatud areng.
5. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel laskeharjutuste alaga tuleb tagada harjutuste läbiviimine vajalikul ajavahemikul, seades selleks ajaks laevaliiklusele piirangud Kaitseministeeriumi poolt.
6. Arvestada tuleb Natura 2000 võrgustiku aladega. Looduskaitselistest eesmärkidest laevaliiklusele piiranguid seades arvestatakse nii looduskeskkonna kui tekkiva sotsiaal-majandusliku mõjuga, et tagada valdkondadevaheline tasakaal;
7. Laevatee ja veeliiklusalade kattumisel maardlaga tuleb tagada maardla kasutamisevõimalus, vajadusel korraldada ajutiselt ümber laevaliiklust.
8. kattumisel laevavrakkidega arvestatakse nendega kui kultuuriväärtusliku leiuga ning laevatee asukoht määratakse koostöös Muinsuskaitseametiga.
9. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel veealuse kultuuriväärtusega asjade uputamisalaga, kaadamisalaga, vesiviljelusalaga või agariku püügalaga tuleb koostöös Veeteede Ametiga otsustada võimaliku veeliiklust takistava objekti/tegevuse asukoht, suurus ja piirangu aeg. Kultuuriväärtusega asjade uputamisel veealuse kultuuriväärtusega asjade uputamisalale on vajalik kultuuriväärtusega asjad navigatsioonikaartidel tähistada ja vajadusel merel märgistada.

⁸ Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering (August 2015)

⁹ Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering (August 2015)

¹⁰ Hiiu maakonna merealade planeering (2014)

10. Laevatee ja veeliiklusala kattumisel veealuste mälestistega tuleb arvestada, et mälestisel on kaitsevöönd mälestise väliskontuurist kuni 0,2 meremiili (2 kaabeltaud). Kaitsevööndis tegutsemine on reguleeritud muinsuskaitseseadusega.
11. Planeeringuga ei planeerita uusi tuletorne. Tuletornid asuvad väljaspool planeeringuala, kuid nende töösektor on planeeringualal, mistõttu on tuletornid näidatud planeeringujoonisel.

Sadamate arendamisel peab järgima järgmisi põhimõtteid, mis on peamiselt aluseks võetud olemasolevast Pärnu mereruumi planeeringust (vers. august 2015), kuid mida on täiendatud teemarühma liikmete poolt:

1. toimiva sadamate võrgustiku loomiseks ja nende mitmekülgsemaks kasutamiseks eelisarendatakse sadamaid, mis on olulised kalanduse, turismi ja kaubanduse seisukohalt ning ühtlasi võimaldades võimalikult laia tegevuste baasi integreerimist;
2. kauba- ja/või reisisadamates toimuv tegevus peab arvestama piirkonna teisi tegevusi ning keskkonnahäiringutega ei tohi kahjustada puhkemajandust;
3. sadamate rajamise aluseks on asjakohane planeering või projekteerimistingimused. Planeeringu või projekti raames viiakse vajadusel läbi keskkonnamõju hindamine (KSH või KMH), mille käigus hinnatakse kavandatava tegevuse sobivust antud asukohas ja kaasnevaid mõjusid ning määratakse leevendusmeetmed;
4. uute sadamate rajamine määratakse kohaliku omavalitsuse planeeringuga. Kohaliku omavalitsuse üldplaneeringuga tuleb määrata sadamatele ja väikesadamatele juurdepääs ja ühendus vajaliku taristuga maismaal;
5. süvendustööde võimalus ja nende läbiviimine, toimub vastavalt kehtivale regulatsioonile;
6. juurdepääsud väikesadamatesse, kus teede võrk puudub, lahendatakse maismaale tehtava maakonnaplaneeringu, kohaliku omavalitsuse üldplaneeringu või detailplaneeringuga;
7. sadam kantakse sadamaregistrisse;
8. sadamate rajamisel või nende rekonstrueerimisel ehitatakse välja aluste veeskamiskoht. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega määratakse täiendavad veeskamiskohad ja juurdepääsud kohalikest oludest ja vajadustest lähtuvalt;
9. kalasadamate arendamisel arvestatakse kala kvaliteedi tagamiseks esmatöötlemise ja lossimistingimuste parandamisega ning vastavate seonduvate regulatsioonidega;
10. sadamate kattumisel olemasolevate looduskaitse eesmärkidega tuleb lähtuda looduskaitse eesmärkidest. Võimalikest tekkivatest looduskaitse eesmärkidest sadamate arengule piiranguid seades tuleb hinnata ja põhjendada ka piirangutega tekkivat sotsiaalmajanduslikku mõju ja tagada võimalusel sadamate arenguvõimalused;
11. reostustõrje tagamiseks on vaja tagada ja säilitada laugema kaldega töölaeva vette laskmise võimalused.

Taliteede/jäättee toimimiseks ja kaitseks peab järgima järgmisi põhimõtteid¹¹:

1. Veeliiklusala kattumisel jääteega otsustab Veeteede Amet laevaliikluse piiramise. Hoiualaga kattumisel otsustab ala valitseja (Keskkonnaamet) jäätee lubatavuse.
2. Võimalike uute jääteede kattumisel olemasolevate või uute looduskaitsete eesmärkidega tuleb lähtuda looduskaitsetest eesmärkidest.
3. taliteede kasutamise periood määratakse Veeteede Ameti ja Maanteeameti koostöös;
4. taliteel liikumisel arvestatakse Maanteeameti poolt seatud liiklemise reegleid.

¹¹ Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering (August 2015)

¹¹ Hiiu maakonna merealade planeering (2014)

Meretransport ja merekeskkond

Meretransport muutub aasta-aastalt keskkonna sõbralikumaks transpordiviisiks. Tulenevalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) ja EL karmistunud keskkonnanõuetest laevandusele muutub laevandus keskkonda vähem saastavaks võrreldes 2015 aastale eelnevate aastatega, mis omakorda suunab laevaomanikke võtma kasutusele erinevaid alternatiivseid lahendusi. Lisaks karmistuvatele keskkonnanõuetele on laevanduse puhul tegemist ärilise ettevõtmisega, mille eesmärgiks on teenida kasumit, millest tulenevalt on laevanduse igapäevaseks osaks meretranspordi optimeerimine ning efektiivsemaks muutmine alustades marsruutide ja sõidugraafikute optimeerimisest lõpetades tehnoloogiliste ning laevakere ehituslike/disaini muudatustega, mis kõik kaudselt aitavad kaasa merekeskkonna säilimisele või paranemisele. **Mereruumi planeerimise käigus ei saa üldjuhul otseselt lahendada laevandusega kaasnevat keskkonnareostuse probleemi, kuna selleks on ette nähtud muud regulatiivsed dokumendid** nagu seda on MARPOL 73/78 - Rahvusvaheline laevadelt põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), Ballastvee konventsioon (Ballast Water Management Convention) Rahvusvahelise naftareostusfondi 1992. aasta konventsioon, Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates, Euroopa Liidu väävlidirektiiv 2012/33/EU olles direktiivi 1999/32/EC täiendus.

Laevanduse mõju merekeskkonnale on mitmesugune, kuid peamised operatiivsed merekeskkonda kahjustavad saasteliigid on järgmised:

- atmosfäärisaaste;
- veealune müra;
- ballastvesi (võõrliigid);
- reovesi.

Operatiivsetele saasteliikidele lisanduvad mitmed kaudsed saasteallikad, mis võivad olla ühekordsed või aset leida mingi lühema perioodi jooksul: nafta- või keemiareostused, süvendamisega kaasnev reostus, mereprügi jm.

Peamised merereostuse vältimise reeglid on koondatud rahvusvahelisse konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt ning tuntud kui MARPOL 73/78 (MARPOL). Konventsioon võeti vastu 1973. aastal ja seda täiendati protokolliga 1978. aastal. MARPOL konventsiooni on järk-järgult täiendatud mitmete uuendustega, kuid peamisteks konventsiooni mõjuvaldkondadeks on: nafta- ja naftasaadused; kemikaalid; pakitud ohtlik kaup; reoveed; prügi ja heitmed õhku.

Uuendused meretranspordi keskkonnavalastele nõuetele

IMO MARPOL konventsiooni ja EL väävlidirektiivi alusel on kehtestatud Euroopas SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnad (SECA), mille hulka kuuluvad lisaks Põhja-Ameerika rannikule Läänemeri, Põhjameri ja Inglise kanal ning kus alates 1. jaanuarist 2015 peavad laevad kasutama kütust väävlisisaldusega <0,1% massist või samaväärset alternatiivset ja heakskiidetud heitkoguste vähendamise tehnoloogiat, eeldusel et need laevad jätkuvalt saavutavad heitkoguste vähendamise, mis oleks vähemalt võrdväärne

heitkoguste vähendamisega, mis saavutatakse kehtestatud kütuste väävlisisalduse piirmäärade abil.¹²

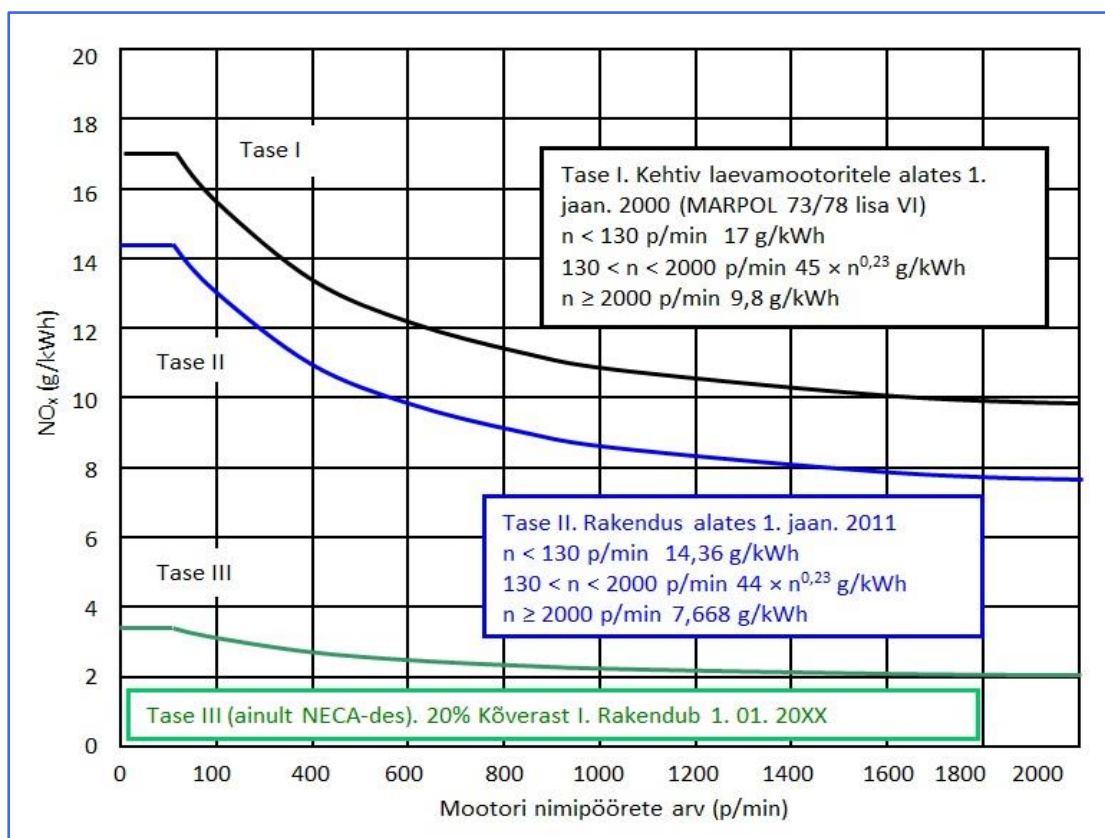
Tabel 4. IMO poolt kehtestatud laevakütuste väävlisisalduse piirnormid ¹³

Rakendusaeg	SECA alad	Globaalselt	Skruuberid
Enne 01.03.2010	1,5%	4,5%	Ainult SECA-des
01.03.2010	1.0%	3,5%	Alternatiivabinõud (skruuberid) ECA-des ja globaalselt
2012			
2015	0.1%	Läbivaatus vastavalt 2020. a kütuse olukorrale	
2018			
2020		0,5%, HFO lubatud	
2025			

IMO NO_x emissioonide piirmäärad on jagatud kolmeks tasemeks – tase I, tase II ja tase III. Taseme I standardid kinnitati 1997. aasta MARPOL lisas 6 ja tasemetele II/III IMO Merekeskkonnakaitse Komitee poolt oktoobris 2008. Tasemete järk-järguline rakendamine kavandati ajavahemikus 2000 kuni 2016. Alates 1. jaanuarist 2011. aastast kehtivad laevamootorite heitgaaside NO_x sisaldusele tasemega II sätestatud piirnormid (joonis 7). Taseme III rakendusaeg ja –tingimused kavandati kehtestada aastal 2016, kuid hetkel on see lõplikult otsustamata.¹⁴

¹² Kopti M., Punab H., Güldenkov M. Veeldatud maagaasi laevakütusena kasutuselevõtu tehnilise ja majandusliku teostatavuse uuring. Tallinn 2015.

¹³ Kopti M., Punab H., Güldenkov M. Veeldatud maagaasi laevakütusena kasutuselevõtu tehnilise ja majandusliku teostatavuse uuring. Tallinn 2015.



Joonis 7. NO_x lubatud piirsisaldus laevadiislite väljalaskegaasides¹⁵

Lisaks eelnevalt kehtestatud SECA piirkondadele võtsid MARPOL konventsiooni osapooled IMO Merekeskkonnakaitse Komitee (MEPC) 62. kohtumisel 11.-15. juulil 2011 Londonis vastu ülemaailmselt siduva meetme vähendada rahvusvahelise meretranspordi poolt tekitavat CO₂ emissiooni ning täiustada uute laevade energiatõhusust. Selleks hakatakse uutele laevadele kohaldama Energia Tõhususe Disaini Indeksit (Energy Efficiency Design Index – EEDI). MARPOL konventsiooni protokollis lisa VI, mis käsitleb õhusaastet laevadelt, täiendati uue peatükiga 4. EEDI muutub kohustuslikuks alates 2015. aastast. EEDI seab tehnilise standardi kindla kategooriaga uute laevade energiatõhususe täiustamiseks, mis vähendab aastaks 2030 CO₂ kogust umbes 25-30% võrra. Indeksit kohaldatakse suuremale osale maailma kaubalaevastikust, mis oodatavalt katab 70% uute laevade emissioonist.¹⁶

MARPOL 73/78 konventsiooni järgi peavad 2003. aastal ja hiljem ehitatud laevad olema varustatud reovee bioloogiliste puhastusseadmetega. 1975-2002 ehitatud laevad peavad olema nendega varustatud hiljemalt 2015. aastaks. Enne 1975. aastat ehitatud laevadele puhastusseadmete paigaldamine on aga vabatahtlik. MARPOLi järgi võivad laevad rannikust vähemalt 4 miili kaugusel 4 sõlmelise sõidukiiruse ajal merre lasta vaid puhastatud ja desinfitseeritud reovee. Vastavalt töötlemata reovett võib merre lasta rannikust vähemalt 12 miili kaugusel. Reoveepuhastamise

¹⁵ Kopti M., Punab H., Guldengkoh M. Veeldatud maagaasi laevakütusena kasutuselevõtu tehnilise ja majandusliku teostatavuse uuring. Tallinn 2015.

¹⁶ Mandatory energy efficiency measures for international shipping adopted at IMO environment meeting. Marine Environment Protection Committee (MEPC) – 62nd session: 11 to 15 July 2011. http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/42-mepc-ghg.aspx#.VQ_dMY6sVMI

seadmetega mittevarustatud laevad annavad spetsiaalsetesse kogumispaakidesse korjatud reovee sadamates üle asjakohastele teenusepakkujatele. Kui Läänemere äärsete riikide eesmärk täitub, siis kuulutatakse Läänemeri MARPOL 73/78 kaudu eripiirkonnaks, kus laevad peavad kogu neil tekkiva reovee (ka heitvee) sadamates üle andma.¹⁷ Vastavalt IMO MEPC 69 kohtumisele jõustuvad Läänemere osas eeldatavasti alates 1. septembrist 2017 antud tingimused reisilaevadele ja hakkavad kehtima uutele reisilaevadele alates 1. juuni 2019 ja olemasolevatele laevadele alates 1. juuni 2021.¹⁸ See tähendab, et reovee kogumise ja vastuvõtmise osas peavad uuendusi tegema nii laevatootjad kui sadamalinnad, sest mõistlik lahendus seisneb sadamalinna kanaliseerimisüsteemide täiendamises nii, et need suudaksid vastu võtta ka sadamasse tulnud laevade reovee.

Laevade ballastvee ja -setete kaudu võõrliikide leviku ja võõrliikide poolt põhjustatavate riskide vähendamiseks võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) 2004. aastal vastu laevade ballastvee ja -setete kontrolli ning käitlemise rahvusvahelise konventsiooni ehk ballastvee käitlemise konventsiooni.

Peruu ratifitseeris 2015. aastal ballastvee käitlemise konventsiooni, mille tulemusel on konventsiooni ratifitseerinud 49 riiki, mille kogutonaaz kokku moodustab 34,79% maailma laevastikust. Konventsioon jõustub 12 kuud pärast seda, kui konventsiooni on ratifitseerinud 35% maailma kogutonaazist¹⁹, mille tõttu võib ette näha peatset ballastvee käitlemise konventsiooni rakendumist.

Vaatamata sellele, et konventsioon pole veel jõustunud, otsustas Helsingi Komisjon 2007. aasta novembris Läänemere tegevuskava vastuvõtmisega, et ballastvee käitlemise konventsiooni võiks osaliselt hakata kohaldama vabatahtlikkuse korras juba 1. aprillist 2008. Ballastvee käitlemise konventsiooni ennetähtaegne osaline kohaldamine vabatahtlikus korras aitaks vähendada ballastvee vahetusest tulenevaid võõrliikidega seotud riske juba praegu. Konventsiooni vabatahtlik ennetähtaegne osaline rakendamine tähendab sisuliselt seda, et laev vahetab ballastvee enne laeva sisenemist Kirde-Atlandi ookeani määratud aladele ja Läänemerre, kui laev siseneb nimetatud merealadele kas Lääne-Aafrika rannikult või üle Atlandi ookeani tülles, järgides ballastvee vahetamisel konventsioonis sätestatud nõudeid vee sügavuse ja laeva asukoha kohta lähimast maast.²⁰

¹⁷ Keskkonnaministeerium. Laevad ja merekeskkond <http://www.envir.ee/et/laevad-ja-merekeskkond>

¹⁸ IMO, 2016. Marine Environment Protection Committee (MEPC), 69th session, 18-22 April 2016. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-69th-session.aspx>

¹⁹ IMO, 2016. Marine Environment Protection Committee (MEPC), 69th session, 18-22 April 2016. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-69th-session.aspx>

²⁰ Veeteede Amet Ballastvee konventsiooni osaline vabatahtlik kohaldamine alates 1. aprillist 2008 <http://www.vta.ee/ballastvee-konventsioon/>

Täiendavad uuringud meretranspordi osas seoses üleriigilise mereruumi planeeringuga

1. Mereruumi planeerimise seisukohalt olulised uuringud.

- a. Mereruumi planeeringutega seonduvad uuringud peaksid olema selgelt seotud mere ruumilise mõõtmega ehk oluline on välja töötada meetodika ning läbi viia uuring, mis võimaldab peegeldada meretranspordi ruumilist tegevust nii ruumilises kui ka sotsiaal-majanduslikus võtmes. Majanduslikust aspektist peaks antud uuringule vastama Rahandusministeeriumi poolt tellitud **majandusliku mudeli uuring**.
- b. **Laevaliikluse ruumiliste arengutrendide ja muutuste uuring**. Käesoleval hetkel ei ole Eesti osas läbi viidud uuringut, mis aitab välja selgitada laevaliikluse ruumilisi arengutrende ning muutusi. Uuringu läbiviimise eesmärgil tuleks välja selgitada, millised on laevaliikluse ajalis-ruumilised arengutrendid ja muutused (laevaliiklustiheduse kasv/kahanemine), sadamate ja maismaa võrgustike arenguplaanid, kaubakäivete muutused, laevade külastatavused sadamates, liiklus jääoludes ning tormiste ilmade korral jms. Rahvusvaheliste projektide raames on koostatud mitmeid GIS kaardikihte, kuid samas puudub põhjalik analüütiline ja kirjeldav osa, mis võimaldaks eelpool väljatoodut terviklikult arvesse võtta mereruumi planeerimise protsessis.
- c. **Meresõiduohutus ja mereruumiplaneerimine. Riskide hindamise meetodika rakendamine**. Tuleviku suundumusi arvesse võttes on oluline meresõiduohutusest lähtuvalt avamere tehisrajatiste (nt. tuulikuparkide, laineenergia, vesiviljeluse) kui ka muude laevaliiklust piiravate alade kehtestamisega vajalik laevateede riskianalüüside läbiviimine ja riskide juhtimisplaanide meetodika rakendamine Eestis. Siinjuures saab olema täiendavaks alusmaterjaliks *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)* poolt väljatöötatud juhendmaterjal teemal **”Navigational Safety within Marine Spatial Planning”**, mille vastuvõtmine on kavandatud talv 2017. Lisamaterjalidena võib aluseks võtta ka teisi soovitusi nagu näiteks *”The shipping industry and marine spatial planning”* (The Nautical Institute, The World Ocean Council); *”White Paper on Offshore Wind Energy - Partial review of the National Water Plan Holland Coast and area north of the Wadden Islands”* (nimekiri ei ole lõplik).
- d. **Väikelaevade mereruumi kasutuse ja arengutrendide uuring**. Kui kauba-, reisi- ja kalapüügilaevade ruumilised peegeldused GIS kujul on praeguseks suhteliselt hästi kättesaadavad, siis vajalik on läbi viia väikelaevade sõidujälgede ning plaanitavate arengutrendide uuring, et selgitada välja huvilaevade poolt kasutatavad veealad, liikluse tihedus piirkonniti jm veeliikluse ohutuse ja väikelaevaliikluse arendamiseks/planeerimiseks vajalik info.

2. Kaudsed uuringud/analüüsid, mis toetavad mereruumi planeerimist, kuid samas ei ole tingimata vajalikud.

- a. Keskkonna valdkonnaga haakuvate uuringutena on antud soovitus läbi viia ja võtta arvesse planeeringu koostamisel planeeritavad süvendustööde piirkonnad ja perioodilisus.
- b. Lisaks on vajalik olemasolevate kaadamisalade analüüs ja otstarbekus ning uute planeerimine mereruumi planeerimise protsessi jooksul.
- c. Ühtlasi on ära märgitud huvirühmade poolt uuringu vajadus laevade poolt tekitatud järellainetuse mõjust rannikule.

Lisad

