



Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering



Märts 2015

SISUKORD

Sissejuhatus	3
1 Planeeringulahenduse alused	8
1.1 Mereala ruumilise planeerimise raamistik	8
1.2 Pärnu maakonnaga piirneva mereala arengustenaariumid	11
1.3 Arenguvision	14
2 Planeeringulahenduse metoodilised alused	15
3 Planeeringulahendus.....	20
3.1 Kalandus	20
3.2 Vesiviljelus	21
3.3 Meretransport.....	22
3.3.1 Laevandus	22
3.3.2 Sadamad.....	23
3.3.3 Taliteed ja jäärajad.....	24
3.4 Puhkemajandus ja turism	25
3.4.1 Avalikult kasutatav rannaala	25
3.4.2 Purjetamine.....	26
3.4.3 Mittemotoriseeritud mereturism ja meresport	27
3.4.4 Veemotosport ja jetisõit	27
3.4.5 Kaitstavad loodusobjektid	28
3.5 Kultuuriväärtused ja merearheoloogia	28
3.5.1 Kihnu kultuuriruum ja Kihnu Väina Merepark	30
3.6 Taastuenergeetika	30
3.7 Kaadamisalad ja maavarad.....	32
3.8 Meretranspordiväline taristu	32
3.9 Riigikaitse	33
3.10 Mereohutus	34
3.11 Lennundus	34
4 Funktsionaalsed seosed maismaa ja mere vahel.....	35
4.1 Ebaselged „maismaalisusega“ alad.....	35
4.2 Kohalike omavalitsuste õigused meres.....	36
5 Planeeringuga kavandatava elluviimine.....	37
6 Kasutatud mõisted	38
Lisad	41
Lisa 1. Regulaarsed ühenduste saartega	41
Lisa 2. Pärnumaa sadamad	42
Lisa 3. Purjespordialade koordinaadid	45
Lisa 4. Koostöökogu moodustamise korraldus	46

Sissejuhatus

Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 11.10.2012 korraldusega nr 441. Samaaegselt algatas Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringu Hiiu maakonnaga piirneval merealal. Planeeringu koostamisega paralleelselt on läbi viidud keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH), mis algatati Pärnu maavanema 19.10.2012 korraldusega nr 551. Tegemist on riigipiiriülest mõju omada võiva keskkonnamõju hindamisega, mistõttu on informeeritud Läti Vabariiki vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse nõuetele.

Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringu (*edaspidi Pärnumaa mereplaneeringu*) koostamise eesmärk on avaliku planeerimisprotsessi käigus määrata mereruumi kasutus, mis tasakaalustatult arvestab mereala kasutajate huve. Mereala ruumilise planeerimise tulemiks on merel täna toimuvate ja kavandatavate tegevuste ja mere kasutuse ning looduse vaheliste konfliktide vältimine või minimeerimine.

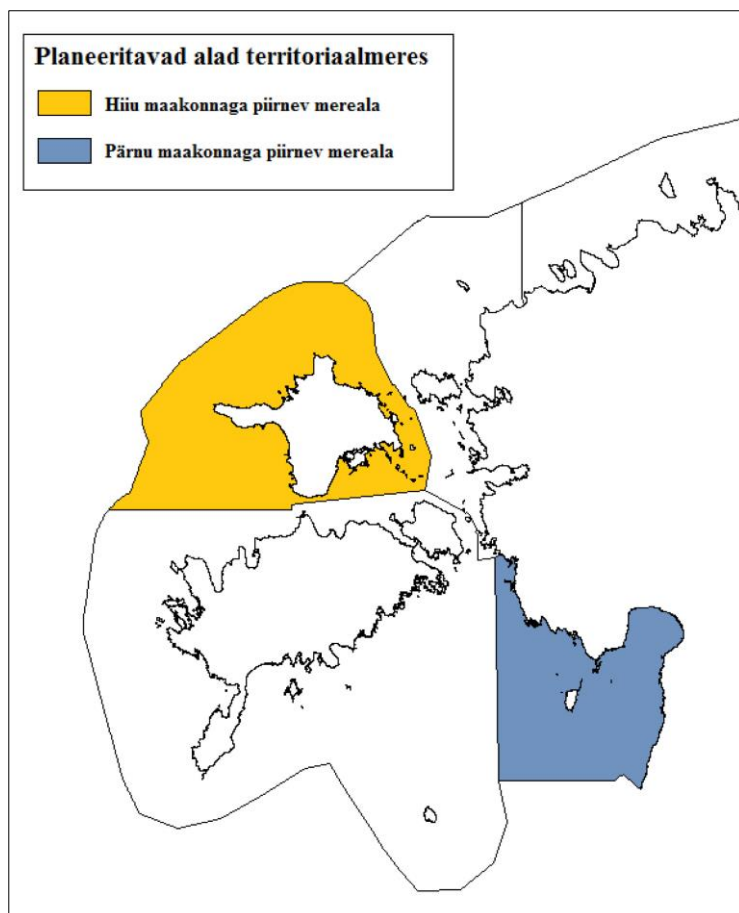
Erinevate huvide väljaselgitamiseks toimus tihe koostöö huvigruppidega. Lahenduse väljatöötamisel kaasati kõiki, keda planeering ühel või teisel moel mõjutada võib (riigiasutused, kohalikud omavalitsused, ettevõtjad, keskkonnaorganisatsioonid ja kodanikeühendused).

Planeeringus käsitletud valdkonnad on:

- kalavarude kestlik majandamine;
- meretransport;
- tehniline taristu;
- turism- ja puhkemajandus;
- looduskaitse;
- taastuvenergeetika;
- mereohutus;
- merearheoloogia;
- veesport.

Planeeringualaks on Pärnu maakonnaga piirnev mereala (territoriaalmeri välispiirini). Maismaa-alasid käesoleva maakonnaplaneeringuga ei planeerita, kuid käsitletakse teemasid, mis toetavad mereruumi kasutust ja on rannikualaga funktsionaalses seoses, nt juurdepääsuvajadus, üleujutusala piir, sadamad, merepäästkeskused, avalikult kasutatav rannaala. Käesolev planeering ei sea õiguslikult siduvaid kasutustingimusi maismaale, kuid kajastab mereruumi kasutuse aspektist lähtuvalt olulisi teemavaldkondi, millega tuleb arvestada maismaa-alasid hõlmavate planeeringute koostamisel.

Pärnumaa mereplaneeringu ala suurus on 2597 km². Valdavalt on tegemist Eesti riigi sisemerega (81%), vaid 495 km² suurune ala planeeringuala lõunaosas on rannikumeri ehk territoriaalmeri (19%).



Skeem 1. Planeeritavad alad Hiiu ja Pärnu maakonnaplaneeringus.

Pärnu ja Hiiu maakonnaga piirnevatel merealadel koostatavate maakonnaplaneeringute näol on tegemist esmakordsete planeeringumenetlustega, kuna mereala Eestis varem planeeritud ei ole. Paralleelselt maakonnaplaneeringute koostamisega ning nende maakonnaplaneeringute koostamise kogemust arvesse võttes, toimub Siseministeeriumi eestvedamisel mereala ruumilise planeerimise meetoodika väljatöötamine.

Planeeringulahenduse väljatöötamine

Planeeringu koostamisel on algusest peale arvesse võetud majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud jt faktilised kaalutlused, mis kajastuvad planeeringu seletuskirjas (tekstis) ja joonistel. KSH aruandes seatud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu alused kuuluvad arvestamisele edasiste tegevuste kavandamisel ja merealale hoonestuslubade väljastamisel.

Planeeringu koostamisel on algandmetena kasutatud samal alal varem koostatud rahvusvaheliste projektide *BaltSeaPlan* ja *GorWind* tulemusi. Projekt *BaltSeaPlan* (www.baltseaplan.eu) koostati aastatel 2009-2012 eesmärgiga edendada integreeritud merealade ruumilist planeerimist. Kaheksa ala hulgas oli ka Pärnumaa mereala. Projekt *GorWind* (<http://gorwind.msi.ttu.ee/home/info>) viidi läbi aastatel 2010-2012 eesmärgiga anda väärtuslikku informatsiooni tuuleenergeetika arenguvõimalustest Liivi lahe piirkonnas.

Planeeringu koostamisel on arvestatud Siseministeeriumi dokumendiga „2011. aasta hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõte“ ja Päästeameti peadirektori 03.05.2011

käskkirjaga nr 93 kinnitatud dokumendiga „Hädaolukordade riskianalüüs. Ulatuslik tulekahju või plahvatus tööstus- või laohoonetes“.

Olulisemad vahetähised maakonnaplaneeringu koostamisel

Algatamine	11.10.2012	Vabariigi Valitsuse korraldus nr 441.
	19.10.2012	Keskonnamoju strateegiline hindamine (KSH) Pärnu maavanema korraldus nr 551.
Koostamine	november 2012 - veebruar 2013	Ettevalmistav etapp: Riigihanke läbiviimine planeeringu koostaja-konsultandi leidmiseks. Lepingu sõlmimine OÜ-ga Hendrikson & Ko (11.02.2013).
	veebruar-märts 2013	Lähteinformatsiooni kogumine ja analüüs.
	märts-aprill 2013	Töökoosolekud huvigruppidega. Koostöökogu moodustamine 08.04.2013 Pärnu Maavanema korraldusega nr 222.
	mai-juuni 2013	Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi tutvustamine: Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek. Avalikud arutelud Häädemeeste, Kihnu, Audru ja Tõstamaa valdades ja maavalitsuses Pärnus (5.-7.06.2013).
	mai 2013	Koostöökogu nõupidamine 24.05.2013.
	august-september 2013	Töökoosolekud huvigruppidega.
	29.oktoober 2013	KSH programmi heakskiitmine Keskkonnaministeeriumi poolt.
	november-detsember 2013	Koostöökogu nõupidamine. Planeeringu eskiislahenduse esimene tutvustamine. Eskiislahenduse avalik väljapanek. Avalikud arutelud Tahkuranna ja Tõstamaa valdades ning maavalitsuses Pärnus (5.-6.12.2013).
	jaanuar-veebruar 2014	Töökoosolekud huvigruppidega.
	märts 2014	Koostöökogu nõupidamine.
	aprill 2014	Maakonnaplaneeringu eskiislahenduse teine tutvustamine. Eskiislahenduse avalik väljapanek. Avalikud arutelud Tahkuranna, Varbla ja Kihnu valdades ning maavalitsuses Pärnus (28.-29.04.2014).
	mai 2014	Koostöökogu nõupidamine.
	september 2014	Töökoosolekud huvigruppidega. Koostöökogu nõupidamine.
	oktoober-november 2014	Planeeringu eskiislahenduse kolmas tutvustamine ja seminar <i>Kas kala kardab tuult</i> (27.10.2014). Eskiislahenduse avalik väljapanek. Avalikud arutelud maavalitsuses (5.11.2014) ning Häädemeeste ja Audru valdades (4.11.2014).
	4.03.2015	Töökoosolek huvigruppidega Hiiumaal
	Märts 2015-	Planeeringu kooskõlastamine:

		Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Kaitseministeerium, Põllumajandusministeerium, Siseministeerium, Veeteede Amet, Lennuamet, Muinsuskaitseamet, Keskkonnaamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Lääne maavanem, Saare maavanem, Pärnu Linnavolikogu, Sindi Linnavolikogu, Are Vallavolikogu, Audru Vallavolikogu, Halinga Vallavolikogu, Häädemeeste Vallavolikogu, Kihnu Vallavolikogu, Koonga Vallavolikogu, Paikuse Vallavolikogu, Saarde Vallavolikogu, Sauga Vallavolikogu, Surju Vallavolikogu, Tahkuranna Vallavolikogu, Tootsi Vallavolikogu, Tori Vallavolikogu, Tõstamaa Vallavolikogu, Varbla Vallavolikogu, Vändra Vallavolikogu, Vändra Alevivolikogu
<i>Täiendatakse vastavalt edasisele protsessile.</i>		

Planeeringu vormistamine

Pärnumaa mereplaneering koosneb seletuskirjast ja kahest joonisest. Joonised:

- 1) põhijoonis, mõõtkava 1: 100 000;
- 2) täpsem joonis Pärnu lahe osas, mõõtkava 1: 25 000.

Planeeringu lisa on „Olemasoleva olukorra analüüs. Planeeringulahenduse kujunemine. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne“. Selles on esitatud ka planeeringulahenduse põhjendused ja informatsioon.

Planeeringu väljatöötamiseks ja koostamiseks moodustati töögrupp. Selles osalesid tellija esindajatena Pärnu maavanem Andres Metsoja, maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja Heiki Mägi, planeeringute talituse juhataja Tiiu Pärn, planeeringunõunik Raine Viitas ja territoriaalplaneeringu peaspetsialist Aive Sepa. Töövõtja Hendrikson ja Ko OÜ esindajatena üld- ja regionaalplaneerimise osakonna juhataja Pille Metspalu, juhtiv planeerimisspetsialist Marika Pärn ja keskkonnakorralduse osakonna juhtiv spetsialist Kuido Kartau.

Planeeringulahenduse väljatöötamisel osalesid kalanduse ekspert Markus Vetemaa, tuuleenergeetika ekspert Ain Kull, mere elupaikade, kaitsealade ja kaitstavate liikide ekspert Georg Martin.

Koostööpartneritena osalesid planeeringulahenduse koostamisel maavanema koostöökogu liikmed: Põllumajandusministeeriumi kalamajandusosakonna juhataja asetäitja Merje Frey, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Lennundus- ja merendusosakonna juhataja Tarmo Ots, Keskkonnaministeeriumi merekeskkonna osakonna nõunik Silver Vahtra, Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regiooni vee-elustiku spetsialist Käthlin Rillo, Veeteedeameti laevateede osakonna juhataja, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja asetäitja Kaidi Katus, Audru vallavanem Siim Suursild, Kihnu vallavanem Ingvar Saare, MTÜ Pärnumaa Omavalitsuste Liidu juhatuse esimees Eeri Tammik, MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu tegevjuht Esta Tamm,

SA Eestimaa Looduse Fondi merekeskkonna kaitse ekspert Aleksei Lotman, TÜ Eesti Mereinstituudi ihtüoloog Heli Špilev, TÜ Pärnu kolledži teadur Mati Kose, MTÜ Eesti Tuuleenergia Assotsiatsiooni tegevjuht Tuuliki Kasonen, Pärnu Jahtklubi kommodoor Egon Elstein, Pärnu sadama sadamakapten Riho Prints.

Koostööd tehti Pärnumaa mereäärsete kohalike omavalitsuste esindajatega: Kaido Koppel, Anneli Lepp, Karri Tiigisoon ja Henri Eessalu Pärnu Linnavalitsusest, Kai Keel ja Karel Tõlp Tahkuranna Vallavalitsusest, Merle Loring Häädemeeste Vallavalitsusest, Priit Annus ja Merle Mõttus Audru Vallavalitsusest, Alo Tomson ja Toomas Rõhu Tõstamaa Vallavalitsusest, Gädy Saar, Marie Selberg ja Sivar Tõnisson Varbla Vallavalitsusest, Mari Mets Kihnu Vallavalitsusest. Koostööd tehti Nele Rendiga Muinsuskaitseametist, Toomas Kalda ja Kadri Hänniga Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regioonist, Urmas Õunapiga Veeteede Ametist, Jaak Isandaga Põllumajandusametist, Margus Toomsalu, Tõnu Sisaski ja Janek Pintaga Politsei- ja Piirivalveametist, Toomas Luige ja Meelis Viksiga Päästeametist.

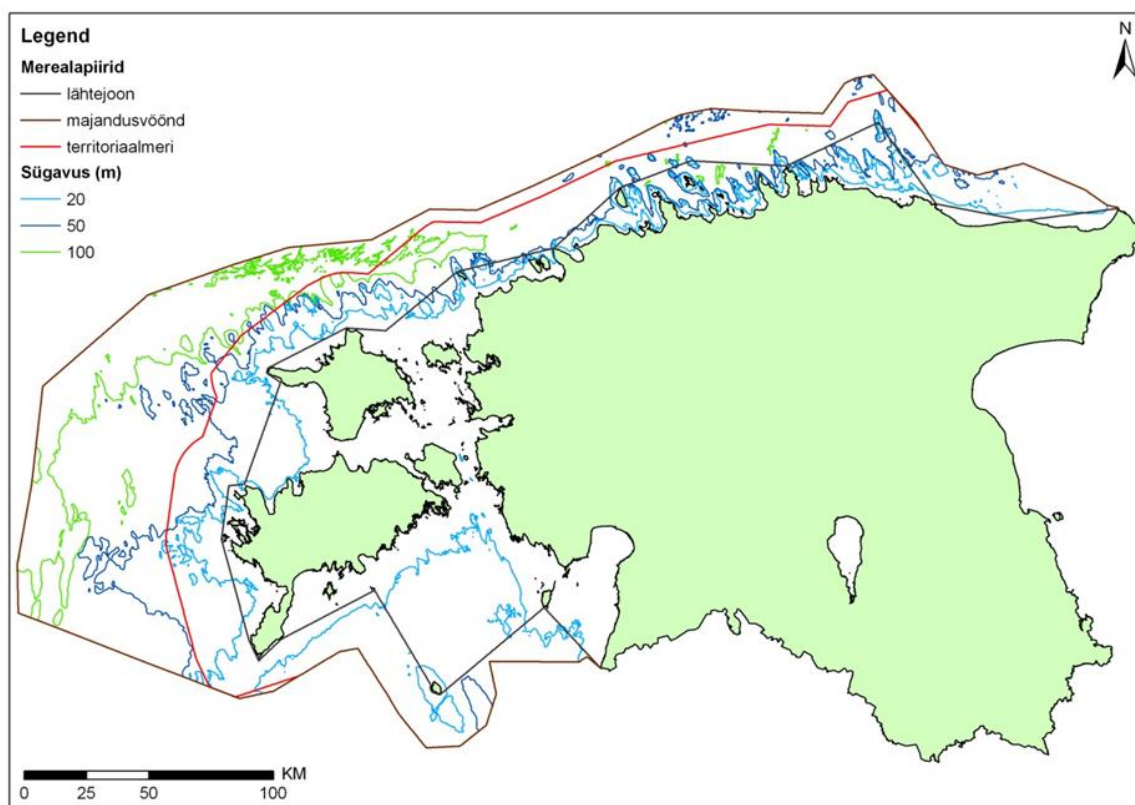
Planeeringu koostamist on osaliselt finantseeritud Eesti-Läti piiriülese koostöö programmi projektist „*Coastal and maritime spatial planning in Pärnu Bay area in Estonia and coastal municipalities of Latvia*“

1 Planeeringulahenduse alused

1.1 Mereala ruumilise planeerimise raamistik

Merealade ruumilise planeerimise (*edaspidi merealade planeerimise*) teemaga on rahvusvahelisel tasandil aktiivselt tegelema hakatud alles 20. sajandi viimastel kümnenditel. Merealade planeerimise peamine eesmärk on erinevate huvide tasakaalustamine. Läänemere piirkonnas ei ole hetkel ühelgi riigil eraldi seadust merealade planeerimise valdkonnas, kasutatakse seadusi, mis hõlmavad kas ruumilist planeerimist maismaal või reguleerivad merikasutust.

Üldiseks aluseks merealade arengu suunamisel on **ÜRO mereõiguse konventsioon** (*the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*) 1982, mis on mere kasutamist, merega seotud tegevusi ja merekeskkonna kaitset reguleeriv raamkonventsioon. Muuhulgas defineerib konventsioon territoriaalmere ja majandusvööndi mõisted ning ulatused. Eesti ühines konventsiooniga (samuti selle XI osa rakenduskokkuleppega) 2005. aastal.



Skeem 2. Eesti mereala jagunemine sisemereks (lähtejoonest maismaa pool), territoriaalmereks ja majandusvööndiks.

Tabel 1.1.1. Pärnumaa mereplaneeringuala pindalaline jagunemine erinevateks tsoonideks.

	Sisemeri	Territoriaal- meri	Majandus- vöönd	Kokku
Planeeringuala km^2	2102.1	495.3	0	2597.4
%	81	19	0	100

2014. a septembris jõustus **mereala planeerimist käsitlev Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv**, millega kehtestatakse mereala planeerimise ja rannikualade integreeritud haldamise raamistik (COM(2011) 133). Direktiivi eesmärgiks on edendada mere ja rannikuga seotud tegevuse jätkusuutlikku kasvu ning mere- ja rannikuressursside säästvat kasutamist, luues raamistiku merealade planeerimise tõhusaks rakendamiseks Euroopa Liidu vetes ja rannikualade integreeritud haldamiseks liikmesriikide rannikupiirkondades. Direktiiv sätestab miinimumnõuded merealade planeerimisele, sh seab vajaduse viia läbi merealade kaardistus, milles on märgitud kõigi merega seotud tegevuste tegelik ja võimalik ruumiline ja ajaline jaotus. Direktiivi nõudeid on arvestatud Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringu koostamisel.

Merealade planeerimisel on viimasel ajal läbi viidud mitmeid suuna-andvaid tegevusi, näiteks Läänemere merekeskkonna kaitse komisjoni¹ (HELCOM) algatusena Botnia lahe mereala planeerimise pilootprojekt. Selle algatuse raames on valminud ka Läänemere piirkonna merealade ruumilisele planeerimisele miinimumnõuded (*PlanBotnia MSPminimum requirements in BalticSea*). Nimetatud dokument on Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringu puhul oluliseks lähtekohaks, kuna annab suuniseid Läänemere kavandamiseks meile lähedases Põhjamaade kultuuri- ja õigusruumis.

Eesti merealade ruumilise arengu kavandamisel on oluline suunisdokument ka **Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia**² (vastu võetud Euroopa Komisjoni poolt 2009). Dokument määrab üldise lähenemisviisi Läänemere kaitse ja piirkonna võimaluste kasutamise strateegiliseks planeerimiseks. Strateegia elluviimiseks on koostatud tegevuskava (viimati uuendatud 2013), mis määrab nn lipuprojektid (üle-regioonilist mõju omavad ja vähemalt ühte strateegilist eesmärki täitvad algatused).

Läänemere piirkonna strateegia põhineb neljal strateegilisel suunal:

- tagada jätkusuutlik keskkond;
- edendada piirkonna arengut;
- suurendada piirkonna ligipääsetavust ja atraktiivsust;
- tagada piirkonna ohutus ja turvalisus.

Esmatähtsaks peetakse strateegias keskkonda Seetõttu on seal pööratud erilist tähelepanu toitainete vohamisele Läänemeres, mis põhjustab eutrofeerumist ja vetikate õitsemist. Ökoloogilist tasakaalu rikub ka ülepüük, maismaalt lähtuv reostus, temperatuuri tõus meres, ohtlikud ained jms.. Kliimamuutusega kohanemine on samuti kasvavaks probleemiks. Need mõjud on praegu nii laiaulatuslikud, et paljudes piirkondades on vaba aja veetmisega seotud tegevus pärsitud.

Parema ligipääsetavuse tagamisel on prioriteediks transpordivõrgustike edendamine ja energiasolatsiooni lõpetamine piirkonna mõnedes osades (Läänemere energiaühenduste kava ning Rootsi–Leedu kõrgepingeühendus). Ohutuse osas on prioriteediks vähendada mitmesuguste ohuallikate (nagu tahtmatu merereostus) mõju inimestele, infrastruktuurile ja keskkonnale.

Eesti arengudokumentidest kajastub merealade planeerimine riiklikus arengukavas “**Eesti merenduspoliitika 2012-2020**“ (kinnitatud Vabariigi Valitsuse 2.08.2012 korraldusega nr

¹ Läänemere keskkonnakaitse konventsiooni alusel rahvusvahelist koostööd korraldav organisatsioon Läänemere merekeskkonna kaitseks.

² Peatükis 1.1. on kajastatud suuniseid ja ülesandeid üldistatuna kogu Läänemere piirkonna kohta nii nagu neid on kirjeldatud suunisdokumentis. Suuniseid ja ülesandeid ei saa ega ole üks-üheselt üle kantud Pärnumaa merealale, kuna käesolevas planeeringus on lähenemine kohapõhine.

342). Arengukavas on seatud viis prioriteetset suunda ja 11 eesmärki, mis antud tegevusi käsitlevad:

PRIORITEET 1 – Merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.

Eesmärk 1 – Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline.

Eesmärk 2 – Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.

Eesmärk 3 – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.

Eesmärk 4 – Eesti laevaehitus ja -remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.

PRIORITEET 2 – Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud.

Eesmärk 5 – Ohutus ja turvalisus veeliikluses ning sadamates on paranenud.

Eesmärk 6 – Merekeskkonna seisund on paranenud.

PRIORITEET 3 – Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut.

Eesmärk 7 – Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusamad.

PRIORITEET 4 – Eesti mereharidus ja teadus- ning arendustegevus on kaasaegsel tasemel.

Eesmärk 8 – Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus.

Eesmärk 9 – Eestis loodud merendusala teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud.

PRIORITEET 5 – Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandit kantakse edasi³.

Eesmärk 10 – Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud.

Eesmärk 11 – Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud.

Optimaalseima viisina nimetatakse selles dokumendis merealade planeerimist läbi maakonnaplaneeringu. Välja on toodud Läänemere eripära arvestava Eesti merealade planeerimise meetodika vajadus. Arengukava sätestab mereala ruumilise planeerimise – vastava meetodika väljatöötamise ja merealade planeeringute koostamise ning eelnevatega seotult strateegiliseks kasutamiseks mõeldud merealade kaardistamise. Arengukavas on seatud eesmärgiks planeerida kogu Eesti mereala aastaks 2020. Arengukava nimetab eraldi ära Läänemere kaitsealade võrgustiku, mis annavad olulise panuse mereala hea keskkonnaseisundi saavutamiseks. Samuti seatakse ruumilise planeeringu ülesandeks militaarotstarbel kasutatavate piirkondade määramine nii meres kui ka rannikul.

Meetmena 10.1 on toodud “Väike- ja kalasadamate infrastruktuuri ning väikelaevaturismi arendamine”. Selle kohaselt on vajalik kindlaks määrata ca 30 meremiilise vahemaa kaugusel olevate sadamate võrgustik, mille arengut riik toetab. Sealjuures on oluline integreerida antud sadamatesse võimalikult lai tegevuste baas, et sadamad suudaksid ennast kasumlikult majandada. See tähendab, et lisaks mereturismi keti külalissadama funktsioonile teenindaksid

³ Põhilised merendusega seotud kohaliku ettevõtluse valdkonnad – turism, kalandus ja ajalooliste laevade ehitus – sõltuvad paljuski merekultuuri säilimisest ja atraktiivsusest. See tähendab, et kuigi arengukavas olevate merekulutuuriga seotud tegevuste elluviijateks on enamasti Kulutuuriministeeriumi haldusalas olevad institutsioonid (Muinsuskaitseamet, muuseumid), siis käsitletakse merekultuuri siiski laiemalt – eelkõige kui rannaäärse eluviisi säilimist. Vabariigi Valitsuse korralduse „Riikliku arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“ rakendusplaan aastateks 2014-2016“ heakskiitmine“ eelnõu juurde kuulunud seletuskiri.

need sadamad nt kohalikke harrastuskalureid, sukeldujaid, purjelaudureid ning muid veesportialasid ja nende õpet, kohalikku mere- ja vetelpäästet. Sadamad oleksid ka laevade remondi ja hoolduse ning koolitus- ja täiendõppe keskused.

Euroopa Liidu ühise kalanduspoliitika rakendamiseks aastatel 2014–2020 on loodud Euroopa Merendus- ja Kalandusfond (EMKF). Fondi vahendite abil saab soodustada kalandussektori arengut ning kohanemist sektori struktuursete muutustega. See omakorda aitab tõsta Eesti kalanduse konkurentsivõimet ja kalurite sissetulekut. **Euroopa Merendus- ja Kalandusfond (EMKF) 2014-2020 rakenduskava** eelnõu koondab endas viit prioriteetsset eesmärki:

- arendada kalanduseks, vesiviljeluseks ja kala töötlemiseks soodsat, jätkusuutlikku ja kasumlikku keskkonda;
- parandada ranna- ja sisevete kalanduse majanduslikku elujõulisust;
- tagada ressursside optimaalne kasutamine;
- tõsta järelevalve efektiivsust;
- edendada koostööd teadus- ja arendusasutuste, haridusasutuste ja kalandussektori vahel.

02.04.2013. a kiitis Põllumajandusministeeriumi kalandusnõukogu heaks „**Eesti kalandusestrateegia 2014–2020**”, mille peaeesmärgiks on Eesti kalanduse kui majandusharu jätkusuutlik arendamine ning kalatoodangu konkurentsivõime tõstmine sise- ja välisurgudel. Strateegia käsitleb Eesti kalavarude olukorda, rannakalandust, traalpüüki, harrastuskalapüüki, kaugpüüki, töötlemist, turustamist, teadus- ja arendustegevusi. Üheks oluliseks sihiks on kujundada Eestist Läänemere regiooni juhtiv toiduks kasutatava kilu ja räime logistika- ning töötlemiskeskus, kus väärintatakse ka teistes lähiriikides püütud kala. Strateegia on aluseks rakenduskavale, millega määratakse Euroopa Kalandusfondist kalandussektori arendamiseks kavandatavad meetmed perioodiks 2014-2020.

Kalandus sinimajanduse (i.k. *blue growth*)⁴ osana on üheks oluliseks alustalaks Euroopa Komisjoni initsiatiivis, mille eesmärgiks on jätkusuutlikult ära kasutada Euroopa merealade potentsiaali täiendavate töökohtade ja majandusliku kasvu loomiseks. Energia- ja turismimajandus ning maavarad ja biotehnoloogia on ülejäänud valdkonnad, millele nn sinimajanduse algatus tähelepanu pöörab.

Merealade jätkusuutlik kasutus on oluliseks teemaks **üleriigilises planeeringus Eesti 2030+**. Üleriigilise planeeringu visioonis on välja toodud, et tõhus ja kestlik merealade kasutamine on riigile oluline. Üleriigiline planeering seab eesmärgiks, et mõistlik tasakaal vaba aja kasutuse, turismi, veekogude kaitse, riigikaitse ja majandustegevuse vahel määratakse järgnevate planeeringutega. Üleriigilise planeeringu elluviimise tegevuskavas on merealade planeeringute koostamine maavalitsuste poolt kavandatud aastatele 2012–2020.

1.2 Pärnu maakonnaga piirneva mereala arengustenaariumid

Tasakaalustatuima planeeringulahenduse saavutamise eesmärgil töötati välja erinevad põhimõttelised arengustenaariumid, mis aitavad selgitada planeeringuga kaasnevaid mõjusid

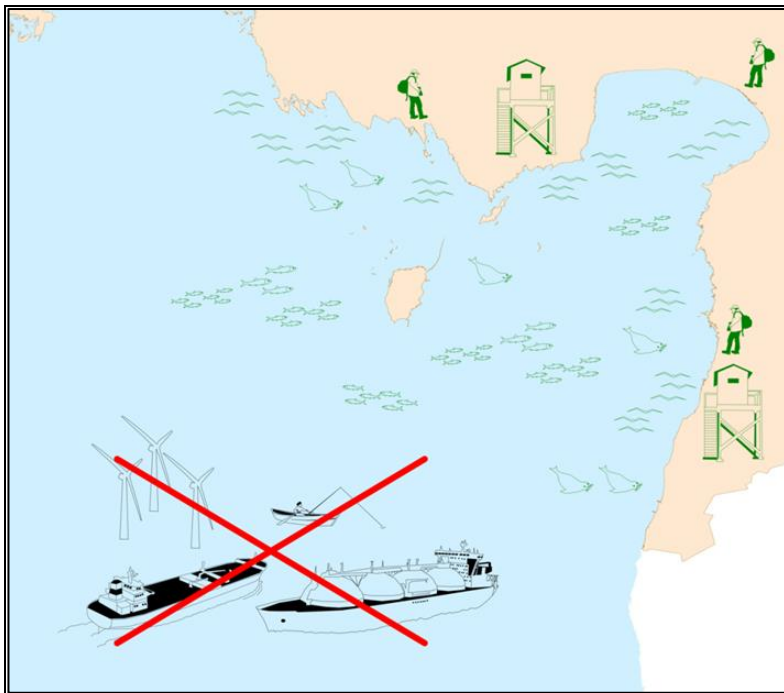
⁴ **Sinimajandus** – pika-ajaline jätkusuutlik meremajandamine strateegia. Merede jätkusuutlik majandamine on Euroopa majanduse oluliseks osaks, mis aitab kaasa majanduskasvule ja innovatsioonile.
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_en.htm

ja võimalikke tulemusi. Arengustsenaariumid kujunesid mereruumi kasutajagruppide erinevaid huvisid ja seisukohti aluseks võttes huvigruppidega toimunud töökoosolekute ja arutelude tulemusena.

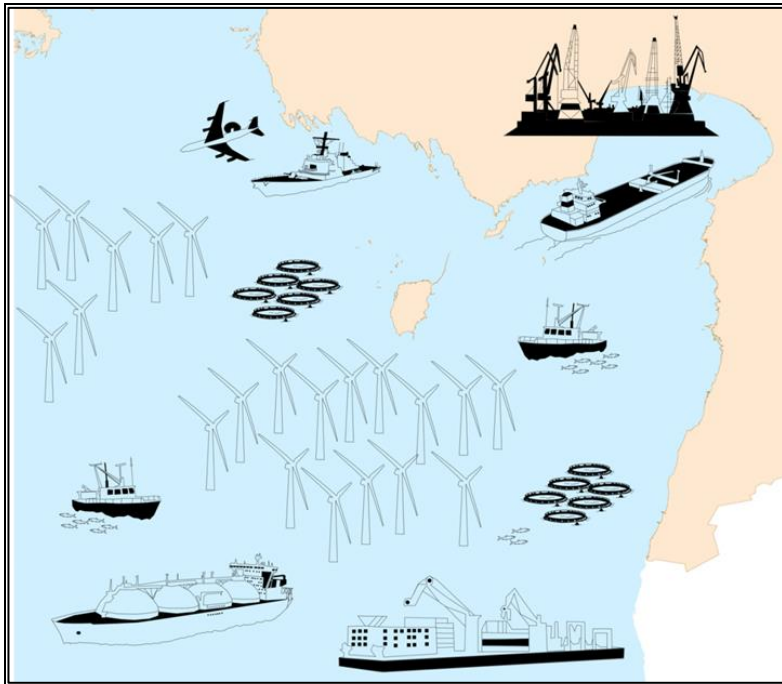
Mere kasutamise võimaluste näitlikustamiseks koostati kolm põhimõttelist stsenaariumit (vormistatud alljärgnevalt esitatud illustreerivate skeemkaartidena):

1. looduskaitseline kasutus – olemasolevad looduskaitselikud piirangud laienevad maksimaalses ulatuses. Meretööstuslik kasutus (meretransport, tuuleenergeetika jne) ning kutseline kalandus ei ole lubatud;
2. meretööstuslik kasutus – lubatud on intensiivne meretransport, intensiivne kalandus, tuuleenergeetika jne. Looduskaitselikud piirangud ei kehti;
3. puhkemajanduslik kasutus ja kestlik kalandus – lubatud on puhkemajanduslik kasutus ning kestlik kalandus. Meretööstuslik kasutus ei ole lubatud, olemasolevad looduskaitselikud piirangud säilivad.

Looduskaitseline kasutus



Meretööstuslik kasutus

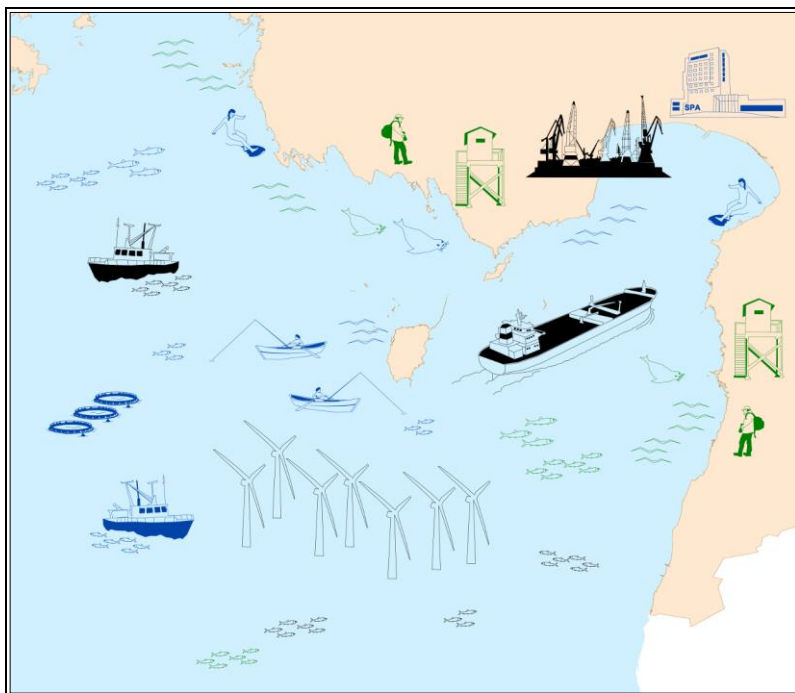


Puhkemajandus ja kestlik kalandus



Arengustsenaariumite võrdluse tulemusena kujunes eelnevalt kirjeldatud arengustsenaariumite põhjal sobivaim, n-õ tasakaalustatud arengustsenaarium mis on arengusuundumuste ja mereruumi kasutuse määramise aluseks.

Tasakaalustatud arengustsenaarium



1.3 Arenguvision

Arvestades rahvusvahelises mereala planeerimise raamistikus rõhutatud mereala erinevate kasutusviiside kooskasutust üldise **ökosüsteemse lähenemisviisi** raames, on planeeringulahenduse väljatöötamise aluseks Pärnumaa mereala arenguvision, mis põhineb tasakaalustatud arengustsenaariumil (erinevate stsenaariumite kooskõtteliseks).

Pärnumaa mereala on ökoloogiliselt puhas ja väärtuslik meri, mis on asukohaks:

- **kestlikule kalandusele**, mis on Pärnumaa rannaladel traditsiooniline majandusharu, millega on seotud paljud kohalikud inimesed. Pärnu laht on „kalade hääl“ ja „kalanduse hääl“.
- **turismile ja puhkemajandusele**, mis on Pärnu maakonnas väga oluline tegevusala. Oluline on turismivaldkondade ja puhkevõimaluste mitmekesisus.
- **hoitud ja väärtustatud loodus- ja kultuuriobjektidele**, arvestades ja toetades piirkonna inimtegevust ja kultuurilist eripära koos sellest tulenevate erisustega loodusressursside kasutamisel.
- **Toimivatele sadamatele ja laevateedele**, mis tagavad ohutu laevaliikluse, samuti ühendused asustatud väikesaartega.

Pärnumaa mereplaneering lähtub ökosüsteemse lähenemise paradigmat⁵ ning põhimõttest, et inimene saaks säästlikult merd kasutada väga pikka aega ka edaspidi. Rakendades ökosüsteemset lähenemist saavutatakse mere ressursside ja teenuste säästev kasutus ning merekeskkonna hea seisund. Ükski tegevus ei tohi merekeskkonda kasutada ebaproportsionaalselt teiste kasutajate häirimise ja nende huvide kahjustamise arvelt.

⁵ Bioloogilise mitmekesisuse konventsiooni järgi on ökosüsteemne lähenemine maa, vee ja elusressursside tervikmajandamise strateegia, mis pöörab võrdselt tähelepanu nii kaitsele kui ka säästvate kasutusele.

2 Planeeringulahenduse metoodilised alused

Pärnumaa mereplaneering määrab mereala kasutuse erinevad kasutusviisid, mis kombineeruvad terviklikuks ökosüsteemsel lähenemisel põhinevaks lahenduseks.

Kogu planeeringuala jaguneb põhimõtteliselt kaheks tsooniks – vaba mereala ja eeliskasutusega alad.

Alade jaotamist erineva kasutiseloomu ja -intensiivsusega tsoonideks toetavad ka teiste riikide mereplaneerimise alused suunised⁶.

Eeliskasutus tähendab, et antud kasutusel on planeeringuga määratletud alal ja ajal eelis teiste kasutusviiside ees.

Teised kasutusviisid ei ole lubatud, kui need takistavad eeliskasutust. Muul viisil mereala kasutamine ei ole välistatud, kui see ei sega eeliskasutuseks määratud kasutusviisi. Planeeringus tuuakse välja kasutustingimused ja/või piirangud (sh ajalised regulatsioonid) erinevate kasutusviiside kohta.

Eeliskasutusega alad on:

- laevateed ja ankrupaik;
- veeliiklusalad ja perspektiivsed laevateed;
- sadamad;
- talitee jääkatte tekke ja olemasolu ajal;
- avalikult kasutatav rannaala ja supluskohad;
- purjespordialad 1 ja 2⁷;
- purjespordiala 3 (perioodil 1. juuli kuni 22. august)⁸;
- tuulikupargi ala(d) pärast hoonestusloa⁹ väljastamist;
- kaitstavad loodusobjektid;
- veealuste kultuuriväärtustega asjade säilitusala.

Erinevad eeliskasutusega alad võivad kattuda (nt kaitstavad loodusobjektid laevateedega). Sellisel juhul on tegevused reguleeritud vastavate regulatsioonidega. Planeeringus on vastavateemalises peatükis käsitletud konfliktohte ning nende ennetamise võimalusi.

⁶ Näiteks projekti *PlanBotnia* raames koostatud mereala ruumilise planeerimise miinimumnõuded (*MSP minimum spatial planning requirements in Baltic Sea*,) http://www.partiseapate.eu/wp-content/uploads/2012/11/Minimum_requirements_for_MSP_PB.pdf; projekti *BaltSeaPlan* materjalid <http://www.baltseaplan.eu/index.php/Reports-and-Publications;809/1>.

⁷ Planeeringuga määratud alad 1 ja 2 kattuvad 2010-2011 aastal Pärnu Maavalitsuse initsiatiivil koostöös erinevate huvirühmadega väljaselgitatud sellekohase alaga, mis on fikseeritud Veeteede Ameti peadirektori 1.07.2011 käskkirjaga (nr 207-OP). Vastava kokkuleppe alusel on fikseeritud purjespordiala 1 perioodil 1. juuli kuni 1. september ja purjespordiala 2 perioodil 1. september kuni 15. september. Alade täpsed koordinaadid on esitatud lisa 3.

⁸ Periood 1. juuli kuni 22. august on fikseeritud planeerimisprotsessi käigus saavutatud koostöö ja kokkuleppe tulemusena. Selle hilisem muutmine on lubatud huvitatud osapoolte (kalurkond, purjetajad, kohalik omavalitsus, maavalitsus) kirjalikul kokkuleppel, mida ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks.

⁹ Avaliku veekogu koormamiseks kaldaga püsivalt ühendamata ehitisega (näiteks meretuulepark) on vajalik hoonestusloa, mille väljastamise protsess on reguleeritud veeseaduses. Pärnumaa mereplaneeringus tuuleenergeetika arenduspiirkonnaks planeeritud ala omandab eeliskasutuse staatuse alles pärast hoonestusloa saamist ja üksnes hoonestusloaga määratletud territooriumi ulatuses.

Vaba mereala hõlmab eeliskasutusest väljajäävat ala, kus on lubatud kõik tegevused, välja arvatud need, mis on õigusaktiga keelatud.

Juhtudel, kus planeeringuga ei ole võimalik määratleda eeliskasutust, kuid teatud suunav regulatsioon on vajalik, on määratletud **soovituslikuks kasutuspiirkonnaks**. Soovituslikus kasutuspiirkonnas ei ole soovitataval tegevusel eelisõigust teiste mere kasutusviiside ees.

Sinna alla kuuluvad järgmised tegevused:

- jetisõit;
- lohesurf ja purjelauaga sõit.

Üleriigilisest planeeringust 2030+ lähtuvalt¹⁰ on määratletud tuuleenergeetika võimalik arenduspiirkond. Selles piirkonnas selgitatakse tuulikuparkide asukohad ja arendamise tingimused edaspidiste uuringute ja analüüside alusel. Hoonestusloa väljastamiseni on tegemist vaba merealaga.

Pärnumaa mereplaneering on ühtlasi olulise ruumilise mõjuga objekti asukoha valiku planeering planeerimisseaduse § 29² mõistes planeeringuga määratud tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonna osas. Kehtiva määruse¹¹ kohaselt on olulise ruumilise mõjuga objekt rohkem kui 5 tuulikuga tuuleelektrijaam koguvõimsusega üle 7,5 MW. Teisi uusi olulisi ruumilise mõjuga objekte Pärnumaa mereplaneeringuga ei planeerita.

Juhul kui samal merealal toimuvad erinevad tegevused, on tegemist mereala **kooskasutusega**. Kooskasutus on reguleeritud seniste regulatsioonidega ning välja kujunenud tavadega. Kooskasutus võib toimuda nii eeliskasutusega alal (kui see ei takista eeliskasutust) kui vabal merealal.

Mereala erinevate kasutusviiside omavahelist põhimõttelist kokkusobivust või konfliktisust iseloomustab tabel 2.1 „Erinevate mereala kasutusviiside omavaheline kokkusobivus“. Tabel on indikatiivse iseloomuga, väljendades enamikes situatsioonides toimuvat vastasmõju, kuid ei väljenda vastasmõju igas konkreetsetes situatsioonis.

Näiteks juhul kui majandustegevuse jaoks olulised alad kattuvad kaitstavate loodusobjektidega, võib eeldatavalt tekkida huvide konflikt (sadama rajamine vs Natura 2000 ala). Sama kehtib paljude erinevate tegevuste puhul – avamerele tuulikupargi rajamine välistab samal kohal laevatee rajamise ja maavara kaevandamise, kuid samal ajal võib tuulikupargi ala osutada edukalt kasutatavaks vesiviljeluseks.

Mereruumi planeerimisel peab potentsiaalselt konfliktsete tegevused maksimaalselt välistama, kuna need on kas majanduslikult ebamõistlikud või suurte riskidega inimestele, keskkonnale ja majandusele.

Esmalt potentsiaalse konfliktina paistvaid olukordi võib tehnoloogiliste ja korralduslike meetmetega muuta mittekonfliktseks. Samas võib ebasobiva lahenduse korral ka potentsiaalselt üksteist täiendavad ja toetavad tegevused osutada konfliktseteks (nt turismi mitteteenindav, kuid ümbruskonnale häiringuid tekitav sadam võib osutada turismi jaoks negatiivseks objektiks).

¹⁰ Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ määratleb eelistatud ala meretuuleparkide rajamiseks.

¹¹ Vabariigi Valitsuse 15.07.2003 määrus nr 198 „Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekiri“.

Sedalaadi hindamismaatriksite kasutamine on merealade planeerimisel rahvusvaheliselt tunnustatud meetodika. Käesoleva Pärnumaa mereplaneeringu puhul on vastavasisulist meetodilist juhendit¹² kohapealseid olusid arvestades kohandatud.

Tabelis 2.1 esitatud informatsiooni tuleb planeeringu järgselt edaspidi tehtavate detailsemate otsustuste tegemisel kasutada ühe lähtekohana. Samas ei ole esitatud mereala kasutusviiside omavaheline sobivus lõplik tõde kõigis olukordades, vaid arvesse tuleb võtta konkreetseid asjaolusid konkreetsetes situatsioonides.

Tabel 2.1. Erinevate mereala kasutusviiside omavaheline kokkusobivus (punane - konfliktsete tegevused; oranž - osaliselt konfliktsete tegevused; valge - neutraalne; roheline – kokkusobivad, üksteist täiendavad tegevused).

	Meri kui avalik hüve	Kalandus	Vesiviljelus	Laevandus	Sadamad	Talitee	Turism ja puhkemajandus	Jetisõit	Kaitstavad loodusobjektid	Kultuuriväärtused	Meretuulikutpargid	Kaadamine	Kaablid	Riigikaitse tegevus	Põllumajandus (hajareostus)	Kaevandamine (liiv, kruus)	Rannikualade kaitse
Meri kui avalik hüve																	
Kalandus																	
Vesiviljelus																	
Laevandus																	
Sadamad																	
Talitee																	
Turism ja puhkemajandus																	
Jetisõit																	
Kaitstavad loodusobjektid																	
Kultuuriväärtused																	
Meretuulikutpargid																	
Kaadamine																	
Kaablid																	
Riigikaitse tegevus																	
Põllumajandus (hajareostus)																	

¹² Schultz-Zehden, A., K. Gee, and K. Scibior, 2008. Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning. PlanCoast Project. Berlin, Germany.

	Meri kui avalik hüve	Kalandus	Vesiviljelus	Laevandus	Sadamad	Talitee	Turism ja puhkemajandus	Jetisõit	Kaitstavad loodusobjektid	Kultuuriväärtused	Meretuulikupargid	Kaadamine	Kaablid	Riigikaitse tegevus	Põllumajandus (hajareostus)	Kaevandamine (liiv, kruus)	Rannikualade kaitse
Kaevandamine (liiv, kruus)	Red	Yellow		Red		Yellow			Red	Red	Red		Red			Grey	Yellow
Rannikualade kaitse							Yellow		Green					Red		Yellow	Grey

Alljärgnevalt on esitatud tabel 2.1 kohta mõningate näidetena selgitused mereala erinevate kasutusviiside omavahelise põhimõttelise kokkusobivuse või konfliktsuse kohta.

Meri kui avalik hüve – Kalandus

Tegevused võivad olla omavahel osaliselt konfliktne näiteks moel, et meres paiknevad kalapüügi vahendid takistavad mereala avalikku kasutust teiste kasutajate pool, nt: ujujad, purjetajad.

Meri kui avalik hüve – Vesiviljelus

Vesiviljeluse ala on üldjuhul teistele kasutajatele suletud mereala, mis seega piirab konkreetse ala avalikku kasutust.

Meri kui avalik hüve – Laevandus ja Sadamad

Laevateedega seotud meresõidule eelistuse andvad reeglid võivad piirata teistel mereala avaliku hüvena kasutada soovijatel vabalt tegutseda. Näiteks võib olla keelatud sadama akvatooriumis väikevahenditega, nt meresüstad, jetid liikumine.

Meri kui avalik hüve – Talitee

Talitee ei ole takistuseks mereala avalikuks kasutamiseks, vastupidi see loob paremad liikumisvõimalused mereala avalikuks kasutamiseks.

Kalandus – Vesiviljelus

Vesiviljelus võib toidainet lekkiva söötmise ja haiguste koldena osutada kalandusele negatiivse mõjuga objektideks. Sobiva lahenduse korral saab negatiivset mõju vältida ning võimalik on tekitada ka positiivset mõju kalandusele, nt vett puhastavad lahendused aitavad kaasa loodusliku kalavaru suurenemisele.

Kalandus - Jetisõit

Tähtsatel kalade kudemis- ja kasvualadel kudemis- ja noorjärkude perioodil tapab jetisõit arvukalt kalu ja mõjub negatiivselt kalavarudele ja kalandusele.

Kalandus – Meretuulepargid

Meretuulikupargid võivad ebasobiva asukoha, tehnilise lahenduse ja juurdepääsukitsenduste korral osutada kalandusele negatiivse mõjuga objektideks. Sobiva lahenduse korral saab

negatiivset mõju vältida ning võimalik on tekitada ka positiivset mõju kalandusele, nt täiendav kõva substraadiga elupaik.

Kaitstavad loodusobjektid – Riigikaitseline tegevus

Merel toimuvad sõjalised õppused (nt merel asuvate sihtmärkide tulistamine, miinide lõhkamine, intensiivne laevaliiklus kiirete ja suurt lainet tekitavate laevadega) võivad looduskaitsealadel kahjustada nende alade kaitseväärtusi.

Kultuuriväärtused – Kaevandamine / Kaadamine

Merepõhjast maavarade ammendamine võib osutuda hävitavaks merepõhjas asuvatele kultuuriväärtustele, nt laevavrakid.

Samuti võib materjali kaadamine merepõhjas asuvale kultuuriväärtusele olla negatiivne.

3 Planeeringulahendus

Alljärgnevatel alapeatükkides on toodud mereruumi kasutuspõhimõtted ja tingimused kasutusviiside lõikes.

3.1 *Kalandus*

Kalandus on vaba mereala kõige ulatuslikum ja mahukam kasutusviis. Pärnumaa on suurima püügimahuga rannakalanduse piirkond Eestis. Väljapüük moodustab ca 80% kogu Eesti rannapüügi mahust. Mereäärsetes kohalikes omavalitsustes on kalandus oluline majandustegevus ja sissetulekuallikas paljudele inimestele¹³.

Pärnumaa mereala ja eriti Pärnu laht on oluline kudeala ja noorjärkude arenemisala mitmetele kalaliikidele, keda hiljem ei püüta mitte ainult Pärnumaal, vaid ka laiemal territooriumil – näiteks tuulehaug tuleb siia kudema Atlandi ookeanist.

Seetõttu Pärnu lahte võib põhjusega nimetada Eesti „*kalade hälliks*“ ja „*kalanduse hälliks*“.

Pärnumaa mereala, eelkõige Pärnu laht on loodusliku kalanduse jaoks väga tähtis piirkond Eestis, mistõttu planeeringulahendus toetab kestlikku kalandust ning ökosüsteemse teenuse kasutamist.

Seetõttu on planeeringuga reguleeritav mereala kasutus uute tegevuste (nt vesiviljelus, jetisõit, tuulikupargid) suhtes ettevaatlik. Kalandusele väga olulist negatiivset mõju avaldavaid tegevusi piiratakse kehtivate õigusaktidega ning planeeringus seatud tingimustega, mis on välja töötatud koostöös kalurkonnaga ja mille tulemusena negatiivsed mõjud kalandusele on minimaalsed.

Planeeringuga ei kavandata olulisi muudatusi kalanduses. Kalapüük on reguleeritud õigusaktidega¹⁴, eeskätt *kalapüügiseaduse* ja *kalapüügieeskirjaga*. Kalapüük toimub kogu Pärnumaa merealal, välja arvatud kalapüügi piirangutega aladel (vastavalt õigusaktidele) ning planeeringuga määratud eeliskasutustega aladel vastavalt planeeringus sätestatud tingimustele.

Kalavarude kestliku majandamise seisukohalt peab järgima järgmisi põhimõtteid.

1. Säilitatakse kalavarude taastumisvõime ning välditakse ebasoovitavaid muutusi mereökosüsteemis.
2. Arvestatakse koelmualadega: sh eeskätt Pärnu jõgi, Kolga oja, Tõstamaa jõgi, Tõrvanõmme pkr, Männiku oja, Tuuraste oja, Audru jõgi, Uulu kanal (Ura jõgi), Rannametsa jõgi, Häädemeeste jõgi, Kadaka oja, Priivitsa oja, Kabli oja, Lemmejõgi, Loode oja, Treimani oja, Lindi oja. Koelmualad asuvad nii jõesuudmetes meres kui ka

¹³ Näiteks Kihnu elanikkonnast üle poolte on aktiivne töö ja sissetulek seotud kalandusega.

¹⁴ Planeeringu kehtestamise järgselt toimuva õigusaktide muutumise korral on ülimuslikuks seadus ja (Vabariigi Valitsuse või vastava vastutusala ministri) määrus.

Pärast seda kui Sindi pais muudetakse kaladele läbipääsetavaks, on vajalik Pärnu jõe suudmesse tekitada hooajaline kalapüügi keeluala. Sellisel juhul peab keelualaga planeeringu edasisel järgimisel arvestama.

jõgedes, mis asuvad küll otseselt väljaspool planeeringuala, kuid on seotud mereökosüsteemiga ja merekalandusega.

3. Tagatakse, et maksimaalselt kõikide merre suubuvate vooluveekogude suudmed ja tee lähteni oleks avatud. Jõed asuvad küll otseselt väljaspool planeeringuala, kuid on seotud mereökosüsteemiga ja merekalandusega.
4. Teadlaste poolt on Pärnumaa merealal pika-ajaliselt läbi viidud arvukalt kalastiku uuringuid. Jätkatakse kudealade väljaselgitamist ning täpsustatakse seal lubatavad ja kudemist soodustavaid tegevusi.

Kalavarude kestliku majandamise korraldamisel on määrava tähtsusega kalandust reguleerivate õigusaktide rakendamine ja kontroll.

Kalandusega seotud ettevõtluse arendamiseks on oluline sadamate ja muu kalandusega seotud infrastruktuuri arendamine. Esmatähtis on välja arendada Võiste, Liu, Lindi, Lao, Suaru ja Jaagupi sadamad (tulevikus kalalogistika keskused). Sadamad, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõimalused koos esmakäitlemisega on ka Sigatsuaru, Manija, Tõlli, Värati, Ermistu, Peerni, Juheta, Suurna, Rannametsa, Võidu ja Treimani sadamad¹⁵.

3.2 Vesiviljelus

Pärnumaa mereala ja esmajoones Pärnu laht on loodusliku kalanduse jaoks väga tähtis piirkond, mistõttu planeeringuga toetatakse loodusliku kalanduse säilimist vähemalt praegusel tasemel.

Vesiviljelus ehk kalade, karpide, vähkide, vetikate jt kasvatus on kasvav toidusektor maailmas. Kuigi vesiviljeluse arengus nähakse globaalselt ja Euroopa Liidus suurt perspektiivi ja potentsiaali, on sellega seotud märkimisväärsed keskkonnariskid ning oht kahjustada kohalikku ökosüsteemi.

Pärnu mereala puhul on tegemist eutrofeerunud merealaga. Enimlevinud rohkel lisaõõtmisel baseeruva kalakasvatuse arendamisega kaasnevad piirkonna ökosüsteemile riskid ning paljude kalakasvatustes kasvatavate liikide jaoks on looduslikud eeldused ebasoodsad – talvel jää, suvel liiga kõrge veetemperatuur ja hapnikuvaene keskkond.

Arvestades võimalikke riske looduskeskkonnale, vesiviljeluseks sobivaid alasid planeeringuga ei määrata, kuid jäetakse võimalus konkreetse arendusplaani korral kasutusvaldkonda täpsustada.

¹⁵ Informatsioon dokumendist „MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegia aastani 2016“.

Vesiviljeluse arendusplaanide elluviimisel võimalike konfliktide vältimiseks peab järgima järgmisi põhimõtteid.

1. Vältitakse vesiviljelus, millega kaasneb toitainete¹⁶ lisandumine mereökosüsteemi, Liu – Suurna joonest põhja pool asuvas Pärnu lahes;
2. Lubatud on kogu planeeringualal toitaine neutraalse ja merekeskkonnast toitaineid väljaviiva (toitaine negatiivne) vesiviljeluse arendamine;
3. vesiviljelusala kattumisel kaitstavate loodusobjektidega arvestatakse eelkõige looduskaitsete eesmärkidega;
4. vesiviljelusala kattumisel laevateedega täpsustatakse ala paiknemine koostöös Veeteede Ametiga;
5. vesiviljelusala kavandamine toimub koostöös Muinsuskaitseametiga, et selgitada välja võimalik kattumine kultuuriväärtuslike objektidega, sh laevavrakkidega.

Lisaks toitainetega kaasnevatele küsimustele kaalutakse konkreetse vesiviljeluse projekti loa andmise menetluses (sh KMH) ka võõrliikide temaatikat ning hinnatakse tegevusega kaasneva võimalike riskide kalandusele.

3.3 Meretransport

3.3.1 Laevandus

Planeeringuga ei kavandata muudatusi olemasolevate laevateede¹⁷ osas. Joonistele 1 ja 2 on kantud olemasolevad laevateed, veeliiklusalad ja väikelaevateed. Vabariigi Valitsuse 12.02.2004 korraldusega nr 79-k määrati Kihnu ja mandri vahelise liikluse ühendusteede Kihnu sadama ja Munalaiu sadama vaheline veeteed ning Kihnu sadama ja Pärnu sadama vaheline veeteed. Regulaarsete ühendusteede põhimõttelised suunad on esitatud lisas 1.

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

Planeeringujoonisele kantud laevateede kattub osaliselt mandri ja Kihnu vahelise jääteega. Veeliiklusalad ja väikelaevateed kattuvad tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonnaga ja jetidega sõitmiseks määratletud soovitusliku kasutuspiirkonnaga. Kattuvus esineb ka kaitstavate loodusobjektidega.

Konfliktide vältimiseks peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. laevateede kattumisel jääteega otsustatakse laevaliikluse piiramine piiramise vajadus Veeteede Ameti ja Maanteeameti koostöös;
2. laevateede kattumisel jetidega sõitmiseks määratletud soovitusliku kasutuspiirkonnaga lähtutakse üldistest meresõitu reguleerivatest sätetest;

¹⁶ Toitainete liigne lisandumine mereökosüsteemi on peamiseks eutrofeerumise põhjuseks, mis omakorda toob kaasa merekeskkonna üldise halvenemise. Vesiviljelus on toitaine neutraalne, kui kasvatatavate organismide söötamiseks ja nende elutegevuses merre vabanevad jäägid on võrdsed kasvatatavate organismide merest väljavõtmisega ökosüsteemist väljaviidava toitainete kogusega. Vesiviljelus on toitaine negatiivne, kui selle tulemusena viiakse merekeskkonnast toitaineid välja. Vesiviljelus on toitaine positiivne, kui söödakadude ja/või elutegevuse jääkide tulemusel viiakse merekeskkonda rohkem toitaineid kui sealt saagiga välja viiakse.

¹⁷ Planeeringujoonistel kajastatud vastavalt Veeteede Ametist saadud infole.

3. laevatee kattumisel tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonnaga tehakse tuulikuparkide rajamiseks sobivate alade väljaselgitamiseks koostööd Veeteede Ametiga;
4. laevatee kattumisel kaitstavate loodusobjektidega arvestatakse lisaks meresõidu võimalustele eelkõige looduskaitsete eesmärkidega. Täiendavate laevateede või veeliiklusalade kavandamine toimub koostöös Keskkonnaministeeriumiga ja Keskkonnaametiga. Lubatud on olemasolevate laevateede kasutamine ja süvendamine;
5. looduskaitsealistest eesmärkidest laevaliiklusele piiranguid seades arvestatakse nii looduskeskkonna kui tekkiva sotsiaal-majandusliku mõjuga, et tagada valdkondadevaheline tasakaal;
6. kattumisel laevavrakkidega arvestatakse nendega kui kultuuriväärtusliku leiuga ning laevatee asukoht määratakse koostöös Muinsuskaitseametiga.

Planeeringuga ei planeerita uusi **tuletorn**e. Tuletornid asuvad väljaspool planeeringuala, kuid nende töösektor on planeeringualal, mistõttu on tuletornid näidatud planeeringujoonisel.

3.3.2 Sadamad

Pärnumaa olulisimaks ja suurimaks sadamaks on Pärnu sadam. Pärnu sadam ei jää otseselt planeeringualale, kuid on sellega funktsionaalselt tugevalt seotud. Pärnu sadam võimaldab parandada kohaliku majanduse konkurentsivõimet, toetades uute kaasaegsete tegevusvaldkondade arendamist ning piirkonnale oluliste kaupade sisse- ja väljavedu. Ühtlasi on sadam hea ekspordipotentsiaaliga sadam¹⁸.

Planeeringulahendus toetab maakonnas asuvate sadamate ning väikesadamate arengut. Vastavalt maakonna arengustrateegiale¹⁹ ja toetudes riiklikule arengukavale²⁰ on eesmärk välja arendada väikesadamate toimiv võrgustik maakonnas ning integreerida väikesadamatesse võimalikult lai tegevuste baas (merepääste, mereturism, sadamate kasutamine kalasadamatena ja kaluritele, sukeldujatele, purjelauduritele), mis võimaldab sadamate kasumlikku majandamist. Toimiva väikesadamate võrgustikuga kaasneb positiivne mõju nii kohalikule majandusele kui ranna-asustuse püsimisele.

Planeeringus kajastatakse need olemasolevad sadamad ja väikesadamad, mis on kantud sadamaregistrisse. Planeeritavate väikesadamatena on näidatud need, mille rajamist kavandatakse või ei ole need veel kantud sadamaregistrisse.

Kõik planeeringualal asuvad sadamad peale Pärnu, Kihnu ja Munalau sadama on väikesadamad. Eelpoolnimetatud sadamad ja Manilau sadam on ka parvlaevasadamad. Sadamate nimekiri ja sadama arengu perspektiivi arvestav kasutusotstarve (funktsioon)²¹ on esitatud lisas 2.

Mereplaneeringus on näidatud need sadamad, mis on olulised maakonna kui terviku ruumilise arengu seisukohalt. Täiendavate väikesadamate rajamine kohalikkude arengut soodustava tegurina määratakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega.

¹⁸ Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“.

¹⁹ Arengustrateegia Pärnumaa 2030+, Pärnu 2010.

²⁰ Eesti merenduspoliitika 2012-2020.

²¹ Hilisem sadama funktsioonide täpsustamine ja tegevuste baasi laiendamine on lubatud.

Looduslikult väike mere sügavus ja setete liikumine teeb paljudes Pärnumaa väikesadamates keerukaks üle 1,0-1,5 meetrise süvisega aluste kasutamise. Planeering kavandab maakonnaplaneeringu täpsusastmele vastavalt süvendustööde läbiviimist, et tagada arenguperspektiivile kohane sadama kai äärne sügavus.

Sadamate arendamisel peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. toimiva sadamate võrgustiku loomiseks ja nende mitmekülgsemaks kasutamiseks eelisarendatakse sadamaid, mis on kalanduse seisukohalt esmatähtsad ning sadamaid, mis võimaldavad turistide teenindamist ja sadamatesse võimalikult laia tegevuste baasi integreerimist;
2. Pärnu sadamas (piirkonna suurim ja kaubavedudega seotud sadam) toimuv tegevus peab arvestama piirkonna teisi tegevusi ning keskkonnanäringutega ei tohi kahjustada puhkemajandust;
3. väikesadamate rajamise aluseks on asjakohane planeering või projekteerimistingimused. Planeeringu või projekti raames viiakse vajadusel läbi keskkonnamõju hindamine, mille käigus hinnatakse kavandatava tegevuse sobivust antud asukohas ja kaasnevaid mõjusid ning määratakse leevendusmeetmed;
4. süvendustööde võimalus ja nende läbiviimine, mis võimaldab suurema süvisega aluste väikesadamatesse sisse sõitmist, toimub vastavalt kehtivale regulatsioonile;
5. juurdepääsud väikesadamatesse, kus teedevõrk puudub, lahendatakse maismaale tehtava maakonnaplaneeringu, kohaliku omavalitsuse üldplaneeringu või detailplaneeringuga;
6. sadam kantakse sadamaregistrisse;
7. sadamate rajamisel või nende rekonstrueerimisel ehitatakse välja paatide veeskamiskoht. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega määratakse täiendavad veeskamiskohad ja juurdepääsud kohalikest oludest ja vajadustest lähtuvalt;
8. kalasadamate arendamisel arvestatakse kala kvaliteedi tagamiseks esmatöötlemise ja lossimistingimuste parandamisega ning vastavate seonduvate regulatsioonidega.

Arvestades sadamate paiknemist ja nende taristut on otstarbekas ja põhjendatud sadamates **paatide veeskamiskohtade** rajamine. Nende olemasolu on vajalik eelkõige Päästeameti ning Politsei ja Piirivalve Ameti seisukohalt, samuti teistele mereala kasutajatele (vabatahtlik merepääste, turism jm). Veeskamiskohtadele tuleb tagada juurdepääs ja võimalus neid aastaringselt kasutada. Olemasolevad veeskamiskohad Pärnumaa sadamates on esitatud lisas 2.

Lautri näol on tegemist loodusliku randumiskohaga, mis sageli kujuneb loodusjõude arvestades ning millega ei kaasne ehitisi. Seetõttu Pärnumaa mereplaneeringus lautreid ei käsitleta.

3.3.3 Taliteed ja jäärajad

Ametlikuks taliteeks planeeringualal on Lao-Kihnu vaheline ühendustee. Kasutatakse ka taliteed Munalaiu sadamast Manilaiule.

Planeeringuga määratakse taliteede asukoht, mis tagab Manilaiu ja Kihnu ühenduse mandriga.

Taliteede toimimiseks ja kaitseks peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. taliteede kasutamise periood määratakse Veeteede Ameti ja Maanteeameti koostöös;
2. taliteel liikumisel arvestatakse Maanteeameti poolt seatud liiklemise reegleid;
3. taliteede rajamisel arvestatakse kaitstavate loodusobjektidega.

Jäärada rajatakse ajutiselt jääle vaba-aja, mootorsõiduki sõiduõppeks ja spordiharrastuseks. Selle rajamise võimalikkus ja konkreetne asukoht sõltub eelkõige jääoludest, kaldalt jääle pääsemise võimalustest jms.

Planeeringuga ei määratleta konkreetseid ruumilisi asukohti jääradadele (sest need muutuvad aastate lõikes), kuid võimaldatakse nende rajamist nii senistes traditsioonilistes kui uutes asukohtades.

3.4 *Puhkemajandus ja turism*

Geograafilisest asendist ning looduslikest oludest lähtuvalt on Pärnu maakond oluline turismi sihtkoht Baltimaades. Tuntuimateks turismisihtkohadeks Pärnumaal on Pärnu linn, maakonna rannikualad, Kihnu, Soomaa piirkond, Kurgja piirkond, Tori piirkond ja Jõulumäe. Pärnu mereäärne asend ja Via Baltica rahvusvaheline maanteeühendus loovad head eeldused puhkajate ja turistide liikumiseks nii meritsi kui ka autotransporti kasutades.

Soodustamaks puhke- ja turismimajanduse jätkusuutlikku arengut ning aastaringset toimimist, toetab Pärnumaa mereplaneering mereturismi mitmekesistamist loodus-, kala-, linnu-, surfiturismi vms näol. Pärnumaa mereplaneering toetab turismi arengut Pärnumaal, senisest selgem mereruumi kasutamine loob pikaajalised võimalused mitmekülsete puhkevõimaluste ning turismi tasakaalustatud arendamiseks.

3.4.1 **Avalikult kasutatav rannaala**

Planeeringuga on määratud nii merealale kui maismaale ulatuv **avalikult kasutatav rannaala, sh supelrannad**²² (hõlmab ulatuslikumat ja terviklikku ala piki mereranda) ja **supluskohad** (paiknevad hajusalt piki mereranda väljaspool avalikult kasutatavat rannaala). Avalikult kasutatav rannaala on looduslike eelduste poolest sobiv erinevateks vaba-aja harrastusteks: suplemine, jalutamine-kõndimine-jooksmine, pikniku pidamine, purjelaua ja süstaga merele mineku koht jms. Nende tegevuste tarbeks on lubatud paigaldada rajatise merre supelranna veealaks määratud alale või selle puudumisel kuni 1m sügavuseni tavalisest veetasemest.

Tagamaks võimalused ja ohutud tingimused rannaala ja supluskohade kasutamiseks peab järgima järgmisi põhimõtteid:

²² Pärnu maakonnas on (seisuga jaanuar 2014) 5 ametlikku avalikku supelranda (vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele sama mis supluskoht) – Pärnu linnas 4 randa (Vana-Pärnu, Keskrand, Mai ja Raeküla) ning Häädemeeste vallas Kabli rand.

1. supluskoahas on samaaegselt (st kooskasutusena) lubatud ka muud suplemist ja ujumist mittetakistavad tegevused – sh surfamine ja mittemotoriseeritud veesõidukitega sõitmine;
2. avalikult kasutatav rannaala võib asuda nii riigi-, munitsipaal- kui eramaal;
3. planeeringuga määratakse juurdepääsude vajadus. Avalikud juurdepääsud rannaalale lahendatakse maismaal tehtava maakonna-, üld- või detailplaneeringuga, tagatakse projekteerimistingimuste ja ehituslubade, tegevuslubade väljastamisel ning muudel rannaala kasutust mõjutavate lubade andmisel;
4. veesõidukitega on lubatud sõita laevateedel ja veeliiklusaladel;
5. supelanna kasutustingimused määratakse selle loomisel.

Avalikult kasutatava rannaala maismaal asuva osa kohta ei kaasne käesoleva planeeringu kehtestamisega maakasutust reguleerivaid tingimusi.

3.4.2 Purjetamine

Tuuleenergiat kasutatakse merel liikumiseks mitmel moel, mis koonduvad ühise nimetaja alla - purjetamine (purjetamine erinevates paadiklassides, purjelauasõit, lohesurf jms).

Purjetamine toimub valdavalt vaba kasutusega merealal vastavalt meresõidu regulatsioonile ja planeering ei sea purjetamisele täiendavaid piiranguid. Purjetamine on lubatud ka mujal eeliskasutusega alal (nt laevateel), kui see ei takista eeliskasutust.

Tagamaks purjetamiseks soodsad tingimused (ohutus ning garanteeritud võimalus võistluste läbiviimiseks) ning lohesurfaritele vaba väljapääs merele, on planeeringuga määratud **purjetamise alad Pärnu lahes** järgmiselt:

1. purjespordialad 1 ja 2²³;
2. purjespordiala 3 perioodil 1. juuli kuni 22. august²⁴. Alal kehtestada nimetatud perioodil kalapüügikeeld kõikide püügivahenditega.

Purjeturismi areng sõltub eelkõige sobivate külalissadamate arvust, asukohast ning pakutavatest teenustest ja turistide sellekohasest informeeritusest. Optimaalne sadamate kaugus sadamavõrgustikus on 30 meremiili (ca 58 km), kus sadamad jäävad üksteisest ühe päevatee kaugusele. Planeeringus on mereturismi funktsiooni täitvate sadamate määramisel sellega arvestatud, planeeritud sadamavõrgustik tagab harrastusmeresõitjatele mitmekülgsed ja sobivad tingimused marsruudi valikuks ja aluste sildumiseks.

Planeeringu koostamise perioodil võimaldavad harrastusmeresõitjate aluste sildumist Pärnu jahisadam, Kihnu sadam ning regiooni kontekstis Ruhnu sadam. Alustele vajalik sügavus kai ääres on tagatud ka Munalaiu ja Manilau sadamas. **Mereturismi funktsiooni täitvate**

²³ Määratud alad 1 ja 2 kattuvad 2010-2011 aastal Pärnu Maavalitsuse initsiatiivil koostöös erinevate huvirühmadega väljaselgitatud sellekohase alaga, mis on fikseeritud Veeteede Ameti peadirektori 1.07.2011 käskkirjaga (nr 207-OP). Vastava kokkuleppe alusel on fikseeritud purjespordiala 1 perioodil 1. juuli kuni 1. september ja purjespordiala 2 perioodil 1. september kuni 15. september. Nende hilisem muutmine on lubatud huvitatud osapoolte (kalurkond, purjetajad, kohalik omavalitsus, maavalitsus) kirjalikul kokkuleppel, mida ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks. Alade täpsed koordinaadid on antud lisa 3.

²⁴ Periood 1. juuli kuni 22. august on fikseeritud planeerimisprotsessi käigus saavutatud koostöö ja kokkuleppe tulemusena. Selle hilisem muutmine toimub huvitatud osapoolte (kalurkond, purjetajad, kohalik omavalitsus, maavalitsus) kirjalikul kokkuleppel, mida ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks.

sadamatena tuleb esmajärjekorras välja arendada Jaagupi, Matsi, Suurna, Võiste ja Suaru sadamad.

Lohesurfimine toimub vabal merealal ning muudel eeliskasutusega aladel tingimusel, et see ei sega eelistatud funktsiooni.

Planeeringuga on määratletud soovituslik ala lohesurfiks (ja muuks analoogseks tegevuseks) Pärnu lahes, suvepealinna läheduses.

3.4.3 Mittemotoriseeritud mereturism ja meresport

Mittemotoriseeritud mereturism ja meresport on üheks mereala kasutusviisiks, mis üldjuhul on madala keskkonnamõjuga ja sobib kokku teiste tegevustega samal alal.

Mittemotoriseeritud mereturism ja meresport käesoleva planeeringu mõistes on mereaerutamine (meresüstad ehk kajakid), SUP (*standup paddling*), meresõudmine (nn kirikupaat jms), uisu- ja suusamatkad, pikamaa avavee ujumine jms.

Liikumiseks tuule jõudu kasutavad tegevused (purjetamine erinevates paadiklassides, purjelauasõit, lohesurf jms) on määratud purjetamise alla.

3.4.4 Veemotosport ja jetisõit

Pärnumaa merealal organiseeritud veemotosporti ei toimu (toimub väljaspool planeeringuala Pärnu ja Reiu jõel).

Arvestades veemotospordi võimalikku olulist negatiivset keskkonnamõju ökosüsteemile ja häiringut teistele kasutajatele, eeliskasutusega alapid veemotospordi arendamiseks merealal ei määrata.

Jetidega²⁵ sõitmisel lähtutakse üldistest meresõitu reguleerivatest sätetest ja heast tavast. Jetisõit on lubatud laevateedel. Kuna jetisõit põhjustab olulist negatiivset keskkonnamõju kalade kudemisajal ja noorjärkude perioodil, on vajalik jetisõidu reguleerimine väljaspool laevateid. Lisaks ökoloogilistele põhjustele võib jetisõit häirida teisi rohkearvulisi mereala kasutajaid, eelkõige rannas puhkajad.

Planeering teeb ettepaneku **keelata jetide kasutamine Pärnu lahes** perioodil 1. maist kuni 31. juulini Tuuraste oja ja Uulu kanali suudmetest 500 m kagusuunas rannajoonel asuvate punktide vahelisest sirstest lahesopi poole jäävas osas, välja arvatud laevateel.

Erandina on jetide kasutamine piiranguteta lubatud eriotstarbelisel vajadusel politsei- ja päästetegevuseks. Registreeritud vabatahtlik merepääste tohib jetisid kasutada reaalse päästeoperatsiooni raames.

Lisaks määratakse planeeringuga soovituslik piirkond Kihnus jetisõidu harrastamiseks, kus tegevuse läbiviimisel peab arvestama kaitstavate loodusobjektidega.

²⁵ Vastavalt meresõiduohutuse seaduses toodud definitsioonile on jett kokpitita, statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 meetrit, mida juhitakse istudes, põlvili või seistes.

3.4.5 Kaitstavad loodusobjektid

Suur osa planeeringualast on kaetud erinevate kaitstavate loodusobjektidega. Sageli on samal alal mitu kaitsealust objekti, kaitstavad loodusobjektid on mitmekihiliselt. Planeeringus kajastatakse olemasolevaid kaitstavaid loodusobjekte. Täiendavaid kaitsealasid käesoleva planeeringuga ei määratleta.

Planeeringulahendus toetab tasakaalus muude huvide ja tegevustega kaitstavate loodusobjektide kaitset, arvestades ja aktsepteerides sealjuures piirkonna inimtegevust ja kultuurilist eripära koos sellest tulenevate eranditega loodusressursside kasutamisel.

Tegevusalade kattumisel kaitstavate loodusobjektidega arvestatakse looduskaitseliste eesmärkidega ning konkreetse ala kaitsereežiimi.



Skeem 3. Kaitstavad loodusobjektid Pärnu merealal ja merega piirneval maismaa-alal. Kõik kaitstavad loodusobjektid on esitatud koordina ilma erinevateks objektitüüpideks eristamata.

3.5 Kultuuriväärtused ja merearheoloogia

Pärnumaa merealal muinsuskaitseobjekte ei asu. Planeeringualal asuvad laevavrakid, mis on osaks rahvusvahelisest kultuuripärandist. Lisaks võivad laevavrakid omada väärtust erinevate liikide elupaikadena (tehisriffi efekt).

Kuigi laevavrakid ei ole mälestised muinsuskaitseaduse mõistes, on tegemist kultuuripärandiga, mille säilitamine ja kaitse tagamine on oluline. Seetõttu tuleb nendega

arvestada kui potentsiaalsete kaitsealuste objektidega. Käesoleva planeeringuga ei esitata ettepanekuid laevavrakkide kaitse alla võtmise osas.

Veealuste kultuuripärandite (mälestiste) kaitse peamine mõte on nende säilitamine *in situ*. Veealuste kultuuripärandite (sh laevavrakid) säilitamiseks võib tulevikus (planeeringute või tegevuste käigus, nt sadamate süvendustööd) osutada vajalikuks nende säilitamine veealuses keskkonnas senisest teises asukohas. Teisaldamine olemasolevast asukohast on erandjuht. Laevavrakkide teisaldamisele peab eelnema allveearheoloogiline eeluuring, et välja selgitada laevavraki seisukord, arheoloogilise kihi ulatus ja teisaldamise teostatavus. Teisaldamine võib toimuda juhul, kui teostatud uuring seda lubab ning planeeringust või õigusaktidest tulenev arendustegevus või looduslikud protsessid seavad ohtu laevavraki säilimise selle senises asukohas. Mõjud laevavraki teisaldamise käigus peavad olema viidud miinimumini ehk tagatud teisaldamine ilma objekti kahjustamata.

Teisaldamise võimaldamiseks määratakse planeeringuga veealuse kultuuripärandi säilitusala.

Kultuuripärandi säilitusala asukoha valimisel on järgitud järgmisi põhimõtteid:

1. ala asub sügavusel 20-30 meetrit;
2. asukoht ei kattu laevateedega, veeliiklusalade ja perspektiivsete väikelaevateedega;
3. asukoht ei kattu kaadamisala ja tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonnaga.

Kuna planeeringu koostamise raames ei teostata täpsemaid uuringuid mereala aluspinnase osas, on hilisemas etapis lubatud planeeringus määratud kultuuripärandi säilitusala asukoha täpsustamine. Ala asukoha täpsustamisel peab arvestama eeltoodud põhimõtetega.

Edaspidiste arendustegevuste käigus peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. kultuuripärandi säilitusalal on keelatud ankurdamine, traalimine, süvendamine ja tahkete ainete kaadamine. Muud tegevused (nt kalapüük, sukeldumine) on lubatud juhul kui need ei kahjusta kultuuripärandi säilimist;
2. kultuuripärandi säilitusalale laevavrakke teisaldades laevavrakid tähistatakse merekaartidel ja märgistatakse merel. Juurdepääs alale valitakse kaitstavaid loodusobjekte kahjustamata;
3. kui kultuuripärandi säilitusalale on peale allveearheoloogilisi väljakaevamisi teisaldatud kultuuriväärtusega laevavrakk, mis võetakse kaitse alla, siis kaasnevad säilitusalale muinsuskaitseadusest tulenevad piirangud;
4. allveearheoloogilised väljakaevamised tuleb kooskõlastada Kaitseministeeriumiga ja Keskkonnaministeeriumiga.

Planeeringujoonisele on kantud maismaal asuvad **tuletornid**, mis on kultuuriloolise väärtusega ning visuaalsest aspektist mereplaneeringuga seotud, kuid mis vajavad käsitlemist maismaa planeeringus. Maismaa planeeringu koostamisel tuleb tähelepanu pöörata merega seotud ilusa vaatega kohtadele, mis on kantud planeeringujoonisele.

Pärnu merealale ulatuvad Eesti pikimad **muulid**. Muulid on 2 km (parempoolne) ja 2,5 km (vasakpoolne) pikkused ning on kunagistest palkmuulidest ümber ehitatud kivimuulideks²⁶.

Planeering teeb ettepaneku Pärnu muulide, kui kultuurilis-ajaloolise väärtusega ehitiste, kaitse alla võtmiseks.

²⁶ Muulide ümberehitamine toimus 1863-1864 ja selle jaoks toodi kivilaevadega kive Häädemeeste ja Kihnu randadest.

3.5.1 Kihnu kultuuriruum ja Kihnu Väina Merepark

Kihnu kultuur (kantud UNESCO kultuuripärandi nimekirja) ja ka laiemalt kogu piirkond (Tõstamaa) omab teatavat sotsiaal-kultuurilist omapära.

Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga²⁷ on määratud ja ulatuvad osaliselt Pärnumaa mereplaneeringu alale väärtuslikud maastikud: Kihnu; Manija - Liu rannikumaastik, Lindi - Tõstamaa teemaastik, Tõstamaa – Värati, Kastna – Vaiste, Sõmeri - Raespa rannikumaastik, Paatsalu - Varbla laiud. Väärtuslikud maastikud on nn kuhjunud väärtustega maastike piirkonnad, mille määratlemisel võeti aluseks maastiku kultuurilis-ajalooline väärtus, looduslik väärtus, puhkeväärtus ja turismipotentsiaal, identiteediväärtus ning esteetiline väärtus.

Lähtuvalt maastikuväärtuste rohkusest ja erinevate väärtuste suurest kokkulangevusest on käesolevas planeeringus määratletud Kihnu Väina Merepark väärtusliku maastikuna, mis ühendab lähipiirkonna mere- ja rannikualal paiknevad väärtuslikud maastikud ühtseks väärtuslikuks maastikuks.

3.6 Taastuvenergeetika

Taastuvenergeetika erinevatest võimalustest ja tehnoloogiatest on Pärnumaa mereplaneeringu puhul olulisim tuuleenergeetika²⁸. Lokaalsel tasandil võib kasutust leida ka soojuspumpade kasutamine ning lähimal aastakümnel katselise mastaabiga laineenergia kasutamine. Pärnumaa mereplaneeringus käsitletakse tuuleenergeetikat, kuna teiste taastuvenergeetika liikide kasutusperspektiivid on konkreetsete tingimuste seadmiseks ebaselged.

Planeeringuga on määratletud tuuleenergeetika võimalik arenduspiirkond, arvestades üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ määratletut ja seda täpsustades. Üleriigilisest planeeringust lähtuvalt ning sotsiaalsetest ja tehnilis-majanduslikest põhjustest tulenevalt määratakse planeeringuga arenduspiirkonna sees eelistatud ala tuulikuparkide rajamiseks, mis on joonisel eraldi tähistatud. Tuuleenergeetika arenduspiirkonnas, sh eelistatud alal, täpsustatakse tuulikupargi rajamise võimalikkus ja konkreetsete alad/asukohad täpsemate uuringute (sh hoonestusloa menetluse raames läbi viidav KMH) läbiviimise tulemusena. Pärast täpsemate uuringute läbiviimist ja nende alusel hoonestuslubade väljastamist on tuulikupargi alad eeliskasutusega alad, hoonestusloa väljastamiseni on tegemist vaba merealaga.

Tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonna arendamisel (sh ehitustegevus) ja opereerimisel peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. Arenduspiirkonna raames tuleb eelistada planeeringus fikseeritud eelistatud ala tuuleparkide rajamiseks;

²⁷ Pärnu maakonna planeeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, kehtestatud 20.05.2003.

²⁸ Käesoleval ajal on Eesti Energia AS alustanud tuuleelektrijaama rajamiseks vajaliku hoonestusõigusloa taotlemist. Vastav menetlus on ametkondade poolt algatatud.

2. visuaalse mõju minimeerimiseks koondatakse tuulikud võimalikult kompaktsesse parkidesse/gruppidesse. Silmapiir peab olema liigendatud (st mitte kaetud lausaliselt tuulikupargiga). KMH raames koostatakse visualiseering maismaa erinevatest punktidest;
3. täpsustatakse mõju kalade rändele ja kudemisele (täpsustades planeeringuga määratletud sügisräime kudealade võimalikud asukohad²⁹ tuuleenergeetika arenduspiirkonna sees ning määratakse tingimused kudealade säilitamiseks), lindudele ja nahkhiirtele, mis on aluseks arenduspiirkonna sees täpsemate tuulikupargi alade määramisel. See on vajalik olulise negatiivse keskkonnamõju ärahoidmiseks ja leevendamiseks nii ehituse aegselt kui opereerimise (sh teenindamine) ajal;
4. KMH raames võetakse arvesse juba varem koostatud uuringute tulemusi (nt linnustiku-uuring);
5. KMH raames hinnatakse ehitustööde aegseid mõjusid, sh maismaal toimuvate tegevuste mõju (tuulikute ja vundamentide transport sadamasse ja sealt merealale, kaablite paigaldamine, alajaama rajamine), opereerimise aegseid mõjusid (sh hooldustööd) ning töötatakse välja asjakohased leevendavad meetmed;
6. hinnatakse mõju veealustele kultuuriväärtuslikele objektidele. Koostöös Muinsuskaitseametiga selgitatakse, kas tuulikupargi võimalikus arenduspiirkonnas asuvad laevavrakid uuritakse ja teisaldatakse uude asukohta või piiratakse ehitustegevust laevavraki lähistel (kaitsevööndis). Eelistatud on laevavraki säilitamine *in situ*. Merepõhja uuringute käigus laevavraki leidmisel viiakse laevavraki lähiümbruses vajadusel läbi allveearheoloogilised uuringud. Muinsuskaitseametiga koostöös valitakse tuulikute asukohad selliselt, et oleks tagatud laevavrakkide säilimine ning tuulikute ohutu rajamine ja nende hilisem hooldamine;
7. tuulikuid ei kavandata mandrile ja pühsiasustusega saartele lähemale kui 5,2 meremiili (ca 10 km). Kauguse määramisel on tuginetud *GorWind*'i projektile ning lähtutud eesmärgist vältida tegevusega kaasneva võivaid mõjusid elanikkonnale - määratud kaugus minimeerib visuaalse mõju võimalikkust ning välistab müra leviku asustusaladeni;
8. Läti Vabariigi piirile lähemal kui 2,6 meremiili (ca 5 km) ei ole eelistatud ala tuuleparkide rajamiseks, kuid seda vahemaad on võimalik vähendada, kui sellest teavitatakse Läti Vabariiki. See on vajalik riigipiiriülese olulise negatiivse keskkonnamõju ja riikidevahelise potentsiaalse erimeelsuse vältimiseks;
9. meresõiduohutuse tagamiseks ei rajata tuulikuid olemasolevatele ja kavandatavatele laevateedele. Tuulikute asukohad laevateede suhtes kooskõlastatakse Veeteede Ametiga edasiste täpsemate tehniliste lahenduste väljatöötamisel;
10. tehnilis-majanduslikel põhjustel on tuulikute arendamiseks perspektiivseim sügavusvahemik kuni 20 meetrit: tinglikult tuuleenergeetika arenduspiirkonna I etapp; sügavusvahemik 20-30 meetrit on tehnoloogiliselt keerukam ja majanduslikult kulukam ning määratletakse tuuleenergeetika arendamise pikema-ajalise perspektiiviga alaks;
11. vesiviljeluse arenduseks huvitatud isiku olemasolu korral kaalutakse/analüüsitakse tema initsiatiivil tuuleenergeetika arenduspiirkonna kooskasutamist vesiviljelusega;
12. tuulikupargid ei tohi häirida riigikaitseotstarbelist mereseiresüsteemi.

²⁹ Planeeringuprotsessi raames läbiviidud töökoosolekutel visandati kaardile sügisräime kudealade võimalikud asukohad, mis on kantud skeemkaardile ja esitatud II köites.

3.7 *Kaadamisalad ja maavarad*

Kaadamisalad

Arvestades Pärnumaa mereala iseloomu, kus madalas vees toimub suhteliselt intensiivne setete liikumine, on sadamate toimimise tagamiseks vajalik sadamate süvendamine.

Süvendamise käigus tekkivat materjali võib kasutada teise objekti rajamiseks, näiteks täitematerjalina maismaal, kuid levinum on süvendatava materjali kaadamine.

Planeeringujoonistele on kantud seni kasutatud kaadamisalad, mis ökoloogilistel põhjustel ei ole suuremahuliseks kaadamiseks väga sobivad. Kuna Pärnu lahe puhul on tegemist ökoloogiliselt tundliku alaga, on vajalik suuremahuline materjali kaadamine, millega kaasneb mahukas heljumi levik, viia väljapoole Pärnu lahte.

Seni kasutatud kaadamisalade edasine kasutamine (kuni 10 000 m³)³⁰ ja uute kasutuselevõtmine täpsustatakse enne veekogu süvendamist. Vee erikasutusloas määratletud tingimused on aluseks kaadamiskoha valikul. Väiksema mahu puhul saab kasutada olemasolevaid kaadamisalasid, suuremahuliste kaadamistööde puhul kaalutakse uute alade kasutuselevõtmist keskkonnamõju hindamise (KMH) käigus. Uue kaadamisala kasutuselevõtmine kooskõlastatakse Muinsuskaitseametiga. Kaadamisalade täpsustamist hilisemas loataotluse etapis ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks.

Kaadamisaja ja -tehnoloogia valikul tuleb arvestada mõju mereelustikule laiemalt, kitsamalt kaladele ja seeläbi kalandusele koos selle sotsiaal-majandusliku aspektiga.

Üldpõhimõttena tuleb Pärnu lahes vältida kaadamist mai algusest juuli lõpuni seoses ökoloogiliselt tundlikuima perioodiga.

Maavarad

Vastavalt keskkonnaregistri maardlate nimistule ei asu Pärnumaa mereplaneeringu alal maardlaid.

3.8 *Meretranspordiväline taristu*

Planeeringujoonisel on esitatud olemasolevad elektrikaablid mandri ning Kihnu ja Manilaiu saare vahel ning Pärnu linna heitvee väljalask.

Audru kalakasvatuse detailplaneeringuga on Pärnu lahte planeeritud mereveehaare, mis ühendub kalakasvatuse kompleksiga veetrassi kaudu. Mereveehaarde täpne asukoht lahes selgub projekteerimise käigus, maakonnaplaneeringus kajastatakse põhimõttelist asukohta.

Audru poldri veerežiimi reguleerimiseks annab planeering võimaluse paigaldada kaks Audru poldri mere ühendust. Maakonnaplaneeringus kajastatakse põhimõttelisi ühenduste asukohti. Planeeringuga ei kavandata muutusi eelkirjeldatud taristuobjektide osas.

³⁰ Lähtudes põhimõttest, et vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele on mere süvendamine alates pinnase mahust 10 000 kuupmeetrist ja merepõhja tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 10 000 kuupmeetrit olulise keskkonnamõjuga tegevus.

Planeeringuga ei määrata elektrikaablite asukohti tuulikuparkide ühendamiseks maismaal asuva põhivõrguga. Elektrikaablite asukoht sõltub tuulikupargi konkreetsest asukohast, liitumistingimustest, looduslikest ja tehnilistest asjaoludest ja asjaoludest, mis selguvad alles arendustegevuse käigus. Seetõttu antakse täpsed tehnilised lahendused ja elektrikaablite asukohad projektiga.

Uute elektrikaablite rajamiseks hoonestusloa taotlemisel ja projekteerimisel peab järgima järgmisi põhimõtteid:

1. hoonestusloa taotlemise etapis viiakse läbi keskkonnamõju hindamine (KMH), mille käigus hinnatakse ka ehitusaegseid mõjusid;
2. elektrikaablite ja torujuhtmete alal ja nendest 0,5 meremiili ulatuses mõlemal pool on ankurdamine, traalimine ja mistahes muu kaableid kahjustada võiv tegevus keelatud;
3. elektrikaablite ja torujuhtmete kavandamisel uues asukohas arvestatakse kaitstavate loodusobjektidega. Looduskaitsealsetest eesmärkidest piiranguid seades tuleb arvestada nii looduskeskkonna kui tekkiva sotsiaal-majandusliku mõjuga, et tagada tasakaalustatud areng;
4. tuulikute elektrikaablite asukohad on soovitatav lahendada selliselt, et paraneks ka Kihnu jaotusvõrgu ühenduse kvaliteet põhivõrguga;
5. uute kaablite ja torujuhtmete kavandamisel uues asukohas tuleb keskkonnamõju hindamise protsessis hinnata mõju kalandusele ja veealusele kultuuripärandile.

3.9 Riiigikaitse

Üleriigiline planeering määratleb Sõmeri poolsaarelt merele orienteeritud harjutusala orienteeruva asukoha taktikaliste õppuste läbiviimise eesmärgil. Kuna Kaitseministeerium on seisukohal³¹, et seda merele orienteeritud harjutusala rajamine õppuste läbiviimiseks ei ole vajalik, siis harjutusala asukohta Pärnumaa mereplaneeringuga ei määrata.

Riiigikaitse huvidega tuleb arvestada tuulikuparkide arendamisel. Hoonestuslubade, ehituslubade ja muude tegevuslubade menetlemisel tuleb tegevused kooskõlastada riigikaitset reguleerivate ametkondadega.

Radarid

Riiigikaitse toimimiseks on vajalik erinevate radarite kasutamine. Eeskätt on tegemist õhuruumi seire teostavate kaitsevää radaritega ning piirivalve funktsiooni täitvate peamiselt rannikul asuvate radaritega.

Planeeringu realiseerimine (nt tuulikupark) ei tohi oluliselt segada radarite tööd. Kaitseministeeriumi hinnangul ei ole kuni 8 meremiili (ca 15 km) kaugusel radaritest tuulikupargi rajamine tõenäoliselt võimalik ning arvestada tuleb, et 52 meremiili (ca 100 km) raadiuses võib esineda häiringuid radaritele. Pärnumaa mereplaneeringus kavandatakse elektrituulikuid rohkem kui 26 meremiili (ca 50 km) kaugusele Muhu saarel asuvast õhuseire radarist. Tuulikupargi alade väljaselgitamine ja arendamine toimub koostöös Kaitseministeeriumiga ja Siseministeeriumiga.

³¹ 10.02.2014 kiri nr 12.2-1/14/463

3.10 *Mereohutus*

Pärnumaa mereplaneeringuga merepääste objekte merele ei planeerita. Planeeringus on informatiivsena kajastatud olemasolevad ja perspektiivsed merepääste tugipunktid maismaal, mis asuvad sadamates (vt lisa 2). Merepääste toimimiseks on sadamatesse planeeritud veesõidukite veeskamise võimalus (veeskamiskohad) mere ääres ning mootorsõidukitega juurdepääs merele.

Planeeringuga on näidatud juurdepääsuvajadus merele. Avalikud juurdepääsud merele tuleb määrata maismaale tehtava maakonnaplaneeringu, kohaliku omavalitsuse üldplaneeringu või detailplaneeringuga.

3.11 *Lennundus*

Pärnumaa mereplaneeringu puhul ulatub mere kohale Pärnu lennuvälja ja Kihnu lennuvälja kõrguspiirang (kantud planeeringujoonisele). Planeeringuga ei kavandata Pärnu ja Kihnu lennuväljade kõrguspiirangutega aladele objekte, mis võiksid osutada lennuliiklusele ohtlikuks.

4 Funktsionaalsed seosed maismaa ja mere vahel

Pärnumaa mereplaneeringu koostamise eesmärk on avaliku planeerimisprotsessi käigus määrata mereruumi kasutus, mis tasakaalustatult arvestab merel esinevaid erinevaid huvisid. Kuigi maismaa-alasid käesoleva planeeringuga ei planeerita, käsitletakse planeeringus mitmeid teemasid, mis on funktsionaalses seoses rannikualaga ning toetavad mereruumi kasutust ja planeeringuga määratud kasutusviise.

Mereplaneeringus on mereruumi kasutust toetava funktsioonina määratud:

1. juurdepääsuvajadus merele. Kus olemasolev teedevõrgustik puudub, on planeeringujoonisele kantud „nool“ tähistamaks juurdepääsuvajadust. Avalikud juurdepääsud merele, mis tagavad juurdepääsu erinevatele kasutajagruppidele – operatiivteenistusele, kaluritele, puhkajatele - tuleb määrata (ehk juurdepääsuvajadus lahendada) maismaale koostatava kohaliku omavalitsuse üldplaneeringu või detailplaneeringuga;
2. sadamate asukohad. Sadama ala hõlmab nii maa- kui veeala ja seal asuvaid sadama sihtotstarbeliseks kasutuseks vajalikke ehitisi ning sadama akvatooriumi;
3. perspektiivsete merepääste tugipunktide asukohad. Merepääste objekte merele ei kavandata, merepääste toimub valdavalt sadamatest;
4. kaitstavad loodusobjektid ulatuvad nii maismaale kui merele;
5. joonisele on kantud 3 m samakõrgusjoon maismaal, mis on indikatiivne maksimaalne kõrgus, milleni meretase võib eeldatavasti tõusta arvestades nii ilmastikunähtusi (st ebasoodsate tingimustega tugevad tormid) kui ka pika-ajalisi (võimalikke) kliimamuutusi koos sellega kaasnevat mereveetaseme üldist tõusu. Piirkond rannajoonest kuni 3 m samakõrgusjooneni on ala, kus asetleidnud olulised üleujutused võivad korduda ka tulevikus (Pärnus mõõdeti 2005. a kõrgeim veetase 2,75 meetrit). Kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega tuleb määrata tingimused üleujutuse riskide maandamiseks ja kaitseks üleujutuste eest;
6. kaablid ja tehnovõrgud.

Käesolev planeering ei sea kasutustingimusi maismaale, kuid kajastab mereruumi kasutuse aspektist lähtuvalt olulisi teemavaldkondi, millega tuleb arvestada maismaa-alasid hõlmava maakonnaplaneeringu ja kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisel. Nii tagatakse mereplaneeringu elluviidavus.

4.1 *Ebaselged „maismaalisusega“ alad*

Käesolev planeering planeerib mereala ning ei planeeri maismaad.

Nii meres kui rannikul on kohti, mis madalama veeseisuga on maismaa ja kõrgema veeseisuga veealused alad – seda nii laidude näol kui ka madalal rannaalal. Mõningatel juhtudel on tegemist katastrisse kantud maaüksustega ning sellisel juhul käsitletakse ala maismaana. Teatud juhtudel ei ole maismaana eksisteerivat ala katastrisse kantud (mõõdistamise aegsest veeseisust tulenevalt) ning seega puudub sellel maismaale omane staatus omanikuna ja haldusterritoriaalselt.

4.2 *Kohalike omavalitsuste õigused meres*

Planeeringujoonisel on määratletud mereala kuni 1 meremiili kauguseni rannajoonest.

Rannajoonest 1 meremiili kauguseni ulatuv mereala tähistab ala, kus kohalikule omavalitsusele laieneb õigus:

- vajadusel koostada üldplaneeringuid, üldplaneeringu teemaplaneeringuid ja detailplaneeringuid;
- kooskõlastada ehitus- ja hoonestuslubade väljastamist;
- kooskõlastada loodusobjektide kaitse alla võtmist;
- esitada arvamust muinsuskaitseala moodustamisel.

Õigused ei laiene kalandusalaste piirangute seadmisele.

Kohalike omavalitsuste haldusterritoriaalsete õiguste merele laiendamine saab toimuda vaid vastavasisuliste seaduste muutmise kaudu. Ainuüksi käesolev planeering sellekohast õiguslikku alust ei loo.

Ettepanekud seaduste muutmiseks töötatakse välja peale planeeringu kehtestamist asjaosaliste osapoolte poolt.

5 Planeeringuga kavandatava elluviimine

Pärnu mereplaneeringuga kavandatu elluviimiseks on vajalikud järgmised tegevused:

1. tuuleenergeetika võimaliku arenduspiirkonna sees tuulikuparkide asukohtade määramiseks viiakse arendaja poolt läbi järgmised uuringud ja analüüsid:
 - KMH hoonestusloa menetlemise raames;
 - kalade rände ja kudealade täpsustamine, tingimuste seadmine;
 - linnustiku ja nahkhiirte rände analüüs;
 - visualiseeringu koostamine visuaalsete mõjude minimeerimiseks;
2. vesiviljeluse arendamisel selgitatakse iga konkreetse projekti puhul täiendavate arendajapoolsete uuringutega välja:
 - vesiviljeluse objekti toitainete bilanss veekogule;
 - vesiviljeluse objekti mõju võõrliikide elupaigana ja leviku soodustajana;
 - vesiviljeluse objekti mõju kohaliku looduslikule kalaressursile;Vajadusel teostatakse KMH;
3. kultuuripärandi säilitamiseks ja muinsuskaitsete huvide kaitseks tuleb arendajal arvestada vajadusega:
 - laevavakkide lähipiirkonnas tegutsemise korral hinnata mõju kultuuripärandile, vajadusel läbi viia uuringud;
 - laevavakkide ümberpaigutamisele eelnevalt viia läbi allveearheoloogiline eeluuring, et välja selgitada laevavraki seisukord, arheoloogilise kihi ulatus ja teisaldamise teostatavus;
4. purjespordiala 3 suuruse ja ajalise kasutuse fikseerimine Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga.
5. Pärnu muulide kaitse alla võtmise menetluse läbiviimine;
6. seadusmuudatuste elluviimine võimaldamaks kohalikel omavalitsustel reguleerida ja kaasa rääkida alapeatükis 4.2 loetletud tegevuste kavandamisel rannajoonest ühe meremiili kaugusele ulatuval merealal.

Planeeringu koostamisel on lähtunud hetkel kehtivatest õigusaktidest. Õigusakti muutumisel tuleb planeeringu elluviimisel lähtuda uuendatud (st igal ajahetkel sel ajal kehtivast) õigusaktist.

6 Kasutatud mõisted

Maakonnaplaneeringu koostamine merealale on Eestis esmakordne ja seetõttu ei pruugi olla planeeringus kasutatavad mõisted ja nende definitsioonid veel piisavalt selgelt väljakujunenud ning kõigile lugejatele üheselt arusaadavad (näiteks kasutavad ka erinevad ametkonnad samade objektide kohta erinevaid mõisteid).

Ülevaate mõistete, definitsioonide ja lühendite kasutamisest Pärnumaa mereplaneeringu mõistes annab käesolev peatükk.

Eelistatud on senistes kehtivates õigusaktides kasutatavad mõisted ja tähendused.

Avalik juurdepääs – juurdepääsu tagamine objektile või alale avaliku tee või tee avalikuks teeks määramise kaudu teeseaduse mõistes.

Eeliskasutus - antud kasutusviisil on planeeringuga määratletud alal ja ajal eelis teiste kasutusviiside ees. Teised kasutusviisid on lubatud, kui see ei takista eeliskasutust. Samal alal ja samal ajal saab olla ka mitu eeliskasutust (nt laevasõit ja looduskaitse) – sellisel juhul on tegevused reguleeritud vastavate erialaste regulatsioonidega, mis on koostatud üksteist arvestades ning sisuliselt on tegemist kooskasutusega.

Jett – kokpitita, statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 meetrit, mida juhatakse istudes, põlvili või seistes (meresõiduohutuse seadus § 2).

Juurdepääs – tee sõidukiga või jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks, mis tagab avaliku juurdepääsu sihtkohale (sadamale, avalikule rannale vm objektile). Juurdepääs võib toimuda olemasoleva tee või tänava kaudu või selle puudumisel määratakse tee asukoht kohaliku omavalituse üldplaneeringu või detailplaneeringuga.

Kaadamine - süvendamise käigus väljakaevatud materjali uputamine selleks ette nähtud kohta või mingi muu materjali vette panemine näiteks sadama laiendamiseks.

Kalurkond – õigusaktiga täpselt defineerimata mõiste, käesolevas planeeringus kogu, kuhu kuuluvad kalurid, erialaringkonnad, nootkonnad ja paatkonnad.

Kooskasutus - samal merealal toimuvad erinevad tegevused. Kooskasutus on reguleeritud seniste regulatsioonidega (meresõiduregulatsioon, kalapüügi regulatsioon jms) ning välja kujunenud tavadega. Kooskasutus võib toimuda nii eeliskasutusega alal (kui see ei takista eeliskasutust) kui vabal merealal.

KSH - keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Lauter - üksikute paatide randumiseks ja hoidmiseks kividest jm puhastatud rand. Lauter ei ole sadam ja lautri eripäraks on see, et selle kaudu saab randuda ja vajadusel paati kuivale tõmmata, mitte silduda. Puuduvad rajatised.

Meremiil – 1 meremiil on pikkusühik, mis võrdub Maa meridiaani ühe kaareminuti (laiuseminuti) pikkusega. Kuna meridiaani kaareminuti pikkus on muutuv, 1842,9 m (ekvaatoril) kuni 1861,57 m (poolusel), siis kasutatakse nn keskmist meremiili ehk standardmiili pikkusega 1852 meetrit (täpsemalt 1851,8 m). Käesolevas planeeringus kasutatakse meremiili pikkusena 1852 meetrit.

Muul (ehk **lainemurdja**) - sadamasse ehitatud tamm, mis kaitseb sadamat või jõe suuet lainetuste (eriti murdlainete) ja uhtainete eest.

Sadam³² - veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (sadamaehitis).

Sinimajandus – pika-ajaline jätkusuutlik meremajandamine strateegia. Merede jätkusuutlik majandamine on Euroopa majanduse oluliseks osaks, mis aitab kaasa majanduskasvule ja innovatsioonile.

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_en.htm

Sisemeri, territoriaalmeri ja majandusvöönd - tuginedes ÜRO mereõiguse konventsioonile (UNCLOS), millega Eesti ühines 2005 aastal (<https://www.riigiteataja.ee/akt/911163>) jaguneb mereala kolme kategooriasse: mereala, mis asub rannajoonest lähtejooneni (*standardlähtejoon on rannikuriigi ametlikule suuremõõtmelisele kaardile märgitud madalaim mõõnajoon piki rannikut, kasutada võib ka sirget lähtejoont, mis Eesti puhul moodustub liigestatud rannajoone ja saarte neemedest*) nimetatakse sisemereks, mereala lähtejoonest territoriaalmeri piirini nimetatakse rannikumereks või territoriaalmereks, millest väljaspool asuv mereala on majandusvöönd (inglise keeles Exclusive Economic Zone, lühendina EEZ).

Soovituslik kasutuspiirkond – juhtudel, kus planeeringuga ei ole võimalik määratleda eeliskasutust, kuid teatud suunav regulatsioon on vajalik. Vaba kasutusega merealal on mõningates piirkondades mõningate tegevuste (lohesurf, mittemotoriseeritud mereturism/sport, jetisõit jt) osas planeeringuga esitatud soovituslik ala selle tegevuse tegemiseks, sest selle tegevuse jaoks on need alad looduslikult, logistiliselt ja/või muudel põhjustel sobivad (heade tingimustega/eeldustega). Soovituslik kasutuspiirkond ei ole kohustuslik, st konkreetset tegevust võib teha ka mujal kus see ei ole keelatud, samuti võib mingi tegevuse soovituslikus kasutuspiirkonnas teha teisi mittekeelatud tegevusi. Soovitusliku kasutuspiirkonna väljatoomisega soovib planeering tekitada (ja süvendada olemasolevaid) arukaid tasakaalustatud ühiskondlikke kokkuleppeid, mida ei ole võimalik ega ka vajalik planeeringuga rangelt fikseerida, kuid mille vabatahtlik tavakäitumisel baseeruv järgimine aitab kaasa mereala võimalikult konfliktivabale kasutamisele.

Supelrand – sama mis **supluskoht**³³. Veekogu või selle osa, mida kasutatakse suplemiseks ja sellega piirnev maismaa osa, mis on tähistatud üldsusele arusaadavalt.

Planeeringus fikseeritud avalikult kasutatav rannaala on looduslike eelduste poolest sobiv erinevateks vaba-aja harrastusteks: suplemine, jalutamine-kõndimine-jooksmine, pikniku pidamine, purjelaua ja süstaga merele mineku koht jms.

Talitee³⁴ – üle külmunud veekogu rajatav tee, mis on ette nähtud mandri ja saarte vahel liiklemiseks. Olenevalt jää paksusest võib talitee olla ette nähtud inimeste, erineva raskusega autodele või muude liiklusvahendite liikumiseks. Talitee kasutamise aeg on piiratud.

³² Sadamaseadus.

³³ Vabariigi Valitsuse 03.04.2008 määrus nr 74 „Nõudes suplusveele ja supelrannale“.

³⁴ Teeseadus.

Tuuleenergeetika võimalik arenduspiirkond - on mereala piirkond, kus tuulikupargi rajamise võimalikkus ja alad täpsustatakse detailsemate uuringute läbiviimise tulemusena. Sobivate tingimuste korral on tuuleenergeetika piirkond maksimaalne ala, kuhu tuulikupargi rajamine on kooskõlas maakonnaplaneeringuga.

Tuulikupark (kasutatakse ka *tuuleelektrijaam* ja *tuulepark*) – mitmest elektrituulikust ning elektrituulikuid omavahel ja neid liitumispunktiga ühendavatest seadmetest, ehitistest ning rajatistest koosnev elektrijaam.

Vaba mereala - eeliskasutusest väljajääv ala, kus on lubatud kõik tegevused, välja arvatud need, mis on õigusaktiga keelatud.

Veeskamiskoht - maismaad mööda transporditavatele veesõidukitele selleks sobivalt ette valmistatud vette laskmise koht, mis on mõeldud kasutamiseks kõigile huvigruppidele.

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

Väikesadam³⁵ – sadam kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele.

Ökosüsteemne lähenemine - bioloogilise mitmekesisuse konventsiooni järgi on ökosüsteemne lähenemine maa, vee ja elusressursside tervikmajandamise strateegia, mis pöörab võrdselt tähelepanu nii kaitsele kui ka säästvale kasutusele. Ökosüsteemse terviklikkuse säilitamine eeldab enamasti lähtumist ettevaatuspõhimõttest kuna ökosüsteemid on dünaamilised, muutuvad ning tihtipeale vaid põgusalt uuritud.

Ökosüsteemne teenus – inimese jaoks vajalikud ökosüsteemide omadused. Ökosüsteemseid teenuseid väärtustatakse, kuid neid üldjuhul ei müüda (ei oma turuväärtust). Ökosüsteemi teenused võimaldavad hinnata majanduslikes mõõtmetes seda, mida looduslikud süsteemid muidu inimkonna heaks teevad, olles nii sillaks majanduse ja keskkonnakaitse vahel, eesmärgiks loodusressursside jätkusuutlik kasutamine.

³⁵ Sadamaseadus.

Lisad

Lisa 1. Regulaarsed ühendusteel saartega



Vabariigi Valitsuse 12.02.2004 korraldusega nr 79-k määrati Kihnu ja mandri vahelise liikluse ühendusteedeks Kihnu sadama ja Munalaiu sadama vaheline veetee ning Kihnu sadama ja Pärnu sadama vaheline veetee.

Lisa 2. Pärnumaa sadamad

* Sadamaregistris registreeritud, sügavus alla 2,5 m.

** Sadamaregistris registreeritud, sügavus 2,5 m on tagatud.

*** Sadamaregistris registreeritud, sügavus perspektiivis 2,5 m või üle selle.

**** Rajamist kavandatakse või ei ole need veel kantud sadamaregistrisse, sügavus alla 2,5 m.

***** Rajamist kavandatakse või ei ole need veel kantud sadamaregistrisse, sügavus perspektiivis 2,5 m või üle selle.

Tabel 2.1. Pärnumaa sadamad ja nende võimalik kasutusotstarve.






Allikad Sadamaregister, Pärnumaa kohalikud omavalitsused (seisuga september 2014)

Nr	Sadama nimetus	Sadama asukoht	Kasutusotstarve
Sadamaregistris registreeritud sadamad. Sügavus 2,5 m tagatud			
1	Pärnu	Pärnu linn	Kaubavedu Reisijatevedu Mereturism Kalapüük Merepääste Ei asu otseselt planeeringualal, kuid on sellega funktsionaalselt tugevalt seotud.
2	Munalaiu	Tõstamaa vald, Lao küla	Reisijatevedu Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
3	Manilaiu	Tõstamaa vald, Lao küla	Reisijatevedu Kalapüük Mereturism
4	Kihnu	Kihnu vald, Lemsi küla	Reisijatevedu Mereturism
Väikesadamad			
5	Aavenina*****	Varbla vald, Muriste küla	Kalapüük Mereturism
6	Männi*	Varbla vald, Muriste küla	Kalapüük
7	Paatsalu*****	Varbla vald, Paatsalu küla	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
8	Viibre*****	Varbla küla, Tamba küla	Kalapüük Mereturism
9	Jaagusääre****	Varbla vald, Kadaka küla	Kalapüük
10	Varbla Puhkeküla*****	Varbla vald, Rannaküla	Mereturism Merepääste

			Veeskamiskoht
11	Matsi*****	Varbla vald, Matsi küla	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
12	Kastna*	Tõstamaa vald, Kastna küla	Kalapüük
13	Kavaru*	Tõstamaa vald, Kavaru küla	Kalapüük
14	Jaagu****	Tõstamaa vald, Seliste küla	Kalapüük
15	Merelaiu*	Tõstamaa vald, Tõlli küla	Kalapüük Mereturism
16	Võidu*	Tõstamaa vald, Tõlli küla	Kalapüük Veeskamiskoht
17	Lao*	Tõstamaa vald, Lao küla	Kalapüük Veeskamiskoht
18	Peerni*	Tõstamaa vald, Peerni küla	Kalapüük
19	Värati***	Tõstamaa vald, Värati küla	Kalapüük Traalipüük Mereturism merepääste Veeskamiskoht
20	Vaiste*****	Tõstamaa vald, Vaiste küla	Kalapüük Mereturism
21	Sigatsuaru****	Kihnu vald, Sääre küla	Kalapüük Mereturism
22	Suaru	Kihnu vald, Lemsi küla	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
23	Lindi*	Audru vald, Lindi küla	Kalapüük Merepääste Veeskamiskoht
24	Juheta*	Audru vald, Saulepa küla	Kalapüük Mereturism Veeskamiskoht
25	Liu*	Audru vald, Liu küla	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
26	Doberani sadam**	Audru vald, Valgeranna küla	Mereturism
27	Võiste***	Tahkuranna vald, Võiste alevik	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
28	Suurna*****	Tahkuranna vald	Kalapüük

			Mereturism Merepääste
29	Uulu****	Tahkuranna vald, Uulu küla	Kalapüük
30	Jaagupi***	Häädemeeste vald, Jaagupi küla	Kalapüük Mereturism Merepääste Veeskamiskoht
31	Rannametsa*	Häädemeeste vald, Rannametsa küla	Kalapüük Veeskamiskoht
32	Treimani***	Häädemeeste vald, Treimani küla	Kalapüük Mereturism Veeskamiskoht
33	Treimani kalakasvatus****	Häädemeeste vald, Treimani küla	Kalapüük Mereturism

Tabel 2.2. Väikesadamate tähistus planeeringujoonisel väikesadamate perspektiivi arvestades

Väikesadam	Tähis joonisel
Sadamad ja väikesadamad, mille kasutusotstarve on või perspektiivis võib olla kauba- ja reisijatevedu ning mereturism. Kai äärne sügavus 2,5 m või perspektiivis üle selle, mis võimaldab ka suurema süvisega aluste sadamasse sisse sõitmist	
Sadamaregistris registreeritud, kai äärne sügavus 2,5 m tagatud	
Sadamaregistris registreeritud, kai äärne sügavus võib perspektiivis olla 2,5 m või üle selle	
Väikesadam, mille rajamist kavandatakse või ei ole need veel kantud sadamaregistrisse	
Väikesadamad, mille kasutusotstarve on ja jääb eelkõige kalandus. Kai äärne sügavus kuni 2,5 m	
Sadamaregistris registreeritud	
Väikesadamad, mille rajamist kavandatakse või ei ole need veel kantud sadamaregistrisse	

Lisa 3. Purjespordialade koordinaadid**Põhjalaiust****Idalaiust****Purjespordiala 1 koordinaadid**

58 ⁰ 21,600' N	24 ⁰ 29,700' E
58 ⁰ 20,900' N	24 ⁰ 30,600' E
58 ⁰ 19,900' N	24 ⁰ 29,650' E
58 ⁰ 18,900' N	24 ⁰ 28,700' E
58 ⁰ 19,619' N	24 ⁰ 26,257' E
58 ⁰ 21,347' N	24 ⁰ 27,253' E
58 ⁰ 21,978' N	24 ⁰ 27,861' E

Purjespordiala 2 koordinaadid

	24 ⁰ 29,700' E
58 ⁰ 21,600' N	
58 ⁰ 20,924' N	24 ⁰ 29,114' E
58 ⁰ 21,347' N	24 ⁰ 27,253' E
58 ⁰ 21,978' N	24 ⁰ 27,861' E

Purjespordiala 3 koordinaadid

58° 22,254' N	24° 30,475' E
58° 22,170' N	24° 30,834' E
58° 22,062' N	24° 30,725' E
58° 22,050' N	24° 30,112' E
58° 22,192' N	24° 30,236' E
58° 22,155' N	24° 30,392' E

Lisa 4. Koostöökogu moodustamise korraldus

PÄRNU MAAVALITSUS
MAAVANEMA KORRALDUS

Pärnu maakonnaga piirneva mereala
 maakonnaplaneeringu koostamiseks
 koostöökogu moodustamine

08. aprill 2013 nr 222

Vabariigi Valitsuse seaduse § 89 lg 5 ja planeerimisseaduse § 10 lg 3 alusel ja kooskõlas Vabariigi Valitsuse 11.10.2012 korraldusega nr 441 "Maakonnaplaneeringute algatamine Hiiu ja Pärnu maakonnaga piirnevatel merealadel":

1. Moodustan Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringu koostamiseks koostöökogu koosseisus:

Heiki Mägi	Pärnu Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja
Tiiu Pärn	Pärnu Maavalitsuse planeeringute talituse juhataja
Merje Frey	Põllumajandusministeeriumi kalamajandusosakonna juhataja asetäitja
Tarmo Ots	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Lennundus- ja merendusosakonna juhataja
Silver Vahtra	Keskkonnaministeeriumi merekeskkonna osakonna nõunik
Käthlin Rillo	Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regiooni vee-elustiku spetsialist
Kaidi Katus	Veeteedeameti laevateede osakonna juhataja, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja asetäitja
Siim Suursild	Audru vallavanem
Ingvar Saare	Kihnu vallavanem
Eeri Tammik	MTÜ Pärnumaa Omavalitsuste Liidu juhatuse esimees
Esta Tamm	MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu tegevjuht
Aleksei Lotman	SA Eestimaa Looduse Fondi merekeskkonna kaitse ekspert
Heli Špilev	TÜ Eesti Mereinstituudi ihtioloog
Mati Kose	TÜ Pärnu kolledži teadur
Tuuliki Kasonen	MTÜ Eesti Tuuleenergia Assotsiatsiooni tegevjuht
Egon Elstein	Pärnu Jahtklubi kommodoor
Riho Prints	Pärnu sadama sadamakapten
Aare-Villu Kattel	Hiiu Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja

2. Koostöökogu ülesanne on aidata kaasa Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringulahenduse väljatöötamisel ja teha ettepanekuid sisuliste küsimuste osas, osapoolte informeerimine.

3. Koostöökogu koosoleku kutsub kokku maavanem (kuni 4 korda aastas).

4. Koostöökogu töö kestab kuni planeeringu kehtestamiseni (detsember 2016).

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Metsoja