



KESKKONNAAMET

Rahandusministeerium
Marika.saks@fin.ee

Teie 07.02.2020

Meie 04.03.2020 nr 6-2/20/2234-2

Seisukohad ja märkused Peipsi-Emajõe maa- ja veekasutuse uuringule

Saatsite Peipsi uuringu lõppversiooni arvamuse ja ettepanekute esitamiseks. Peamiselt puudutab Keskkonnaameti pädevuses olevaid teemasid uuringus käsitletud ehituskeeluvööndi vähendamise ja paadikanalite seadustamise teema.

Aruande punktis 2.2.6 on käsitletud paadikanalite seadustamise vajadusi ja võimalusi. Keskkonnaamet nõustub aruandega, et Peipsi rannal olevate paadikanalite puhul on tegu nii looduses kui juriidikas erinevate keskkondade piirimaal olevate objektidega ning paadikanalite kui ehitiste seadustamise üldpõhimõtted vajavad kompleksset lahendamist. Siiski juhime tähelepanu asjaolule, et paadikanalitest ei saanud ehitisi mitte 01.10.2019 jõustunud veeseaduse redaktsiooniga, vaid seaduslikult rajatud kanalid olid ka enne seda tärmnit ehitusseaduse või ehitusseadustiku kohaselt ehitisteks. Praktikas neid, koos ebaseaduslikult rajatud kanalitega, aga omavalitsuste poolt ehitisteks ei peetud.

Aruandes on esitatud seisukoht, et Peipsi äärsed paadikanalid on kohalikku kultuuri toetavad ja nende seadustamine on seetõttu põhjendatud, samuti on leitud, et õigustatud on ka Emajõe äärsete olemasolevate paadikanalite seadustamine. Paadikanalite (mis ei ole sadamaehitised ega ka riigikaitse, piirivalve ja päästeasutuse ehitised) seaduslikkuse hindamisel on Keskkonnaameti hinnangul looduskaitseaduse seisukohalt olulised järgmised pidepunktid:

- Enne 1995. a ranna ja kalda kaitse seaduse jõustumist puudus keeld veekogude äärde ehitamiseks, mistõttu kõik enne seda aega rajatud kanalid saab lugeda looduskaitseaduse seisukohalt seaduslikuks;
- 1995. a jõustunud ning kuni 2004. aastani kehtinud ranna ja kalda kaitse seaduse kohaselt ei laienenud ehituskeeld üld- ja detailplaneeringute alusel rajatavale, rekonstrueeritavale või taastatavale veeliikluse ja veehaarde objektile (RanKS § 9 lg 8 p 1). Kuni 2014. aastani (Keskkonnaministeeriumi (KeM) 11.12.2013 kiri nr 1-9/13/8022-2) loeti paadikanalid veeliiklusrajatisteks, millele kehtis looduskaitseaduse § 38 lg 5 p 2 kohane ehituskeelu erand, kui see ehitisi oli rajatud kehtestatud üld- või detailplaneeringu alusel. Seega saab looduskaitseaduse seisukohalt lugeda seaduslikuks need paadikanalid, mis on rajatud ajavahemikul 1995-2014 kehtestatud üld- või detailplaneeringu alusel veeliikluse objektina või veeliiklusrajatisena;
- Peale KeM-i 11.12.2013 kirjaga nr 1-9/13/8022-2 antud tõlgendust eeldab paadikanali rajamine Keskkonnaameti poolset ehituskeeluvööndi vähendamisega nõustumist, ehituskeeluvööndi vähendamist saab taotleda üld- või detailplaneeringu alusel.

Ranna ja kalda ehituskeeluvööndisse ebaseaduslikult ehitatud ehitiste tagantjärele seadustamisel tuleb Keskkonnaameti hinnangul lähtuda ehitiste rajamise aegsest õiguskorrast. Mis paadikanalite puhul tähendab, et peale 2014. aastat rajatud kanalite seadustamise puhul tuleb kohalikul omavalitsusel tagantjärele taotleda Keskkonnaametilt ehituskeeluvööndi vähendamiseks nõusolekut.

Keskkonnaameti praktika ebaseaduslikult ehitatud ehitiste seadustamisega nõustumisel, sealjuures ka tagantjärele ehituskeeluvööndi vähendamise kaalumisel, on hinnata, kas ehitise püstitaja oleks õiguspärase käitumise korral saanud enne ehitise püstitamist ehitustegevuseks nõusoleku. Kui uuringus on valdavalt kajastatud seisukohta, et sisuliselt on kõikide paadikanalite tagantjärele seadustamine põhjendatud ja õigustatud (välja arvatud looduskaitsealadele rajatud kanalid), siis Keskkonnaameti hinnangul on ehituskeeluvööndi vähendamine siiski erand üldnormist, mis saab eelkõige olla põhjendatud juhul, kui ehitamisega ei ole kahjustatud ranna või kalda kaitse eesmärke või ehitamine on vajalik muude ülekaalukate avalike huvide tagamiseks. Ehituskeeluvööndi vähendamisel peab Keskkonnaamet põhjendatumaks eelkõige avalikke huve teenivaid kanaleid, mille aktsepteerimine võib olla avalikust huvist lähtuvalt tõenäolisem, kui üksnes erahuvi teenivatel kanalitel. Keskkonnaameti hinnangul peaks olema eelkõige kohaliku omavalitsuse ülesanne (peamiselt üldplaneeringu raames) hinnata, millised ebaseaduslikult rajatud kanalitest on seotud avaliku huviga ning seetõttu väärksid seadustamist. Ka uute kanalite rajamise soovi korral, mida uuring prognoosib, tuleb Keskkonnaameti hinnangul esmalt lähtuda ehitise vastavusest ranna ja kalda kaitse eesmärkidele või muust olulisest avalikust huvist ning alles seejärel võtta arvesse maaomaniku soovi püstitada ehitise alale, kus seadus seda üldjuhul ei luba. Ehitisel peaks olema ka omanik, aga kanalid ulatuvad sageli mitmele erinevale maaomandile, s.h. riigimaale, ning uuringust jääb selgusetuks, kes oleks selliste kanalite omanik.

Uuringus on esitatud ulatuslikud rannaalad, kus antakse soovitus kaaluda ehituskeeluvööndi vähendamist. Soovitustel on üheks kriteeriumiks kolmest, et alal ei ole looduskaitsepiiranguid, mille all on eeldatavasti peetud silmas, et alad ei paikneks kaitstavatel loodusobjektidel. Looduskaitseaduses antud ranna ja kalda kaitse eesmärgid käsitlevad ranna ja kalda looduskoosluste kaitse vajadust kõikidel randadel ja kallastel, mitte vaid kaitstavatel loodusobjektidel. Seetõttu on hinnang, mis tugineb ehituskeeluvööndi vähendamise lubatavusel vaid kaitstavatele loodusobjektidele, Keskkonnaameti hinnangul üleliia optimistlik. Keskkonnaameti seisukohalt tuleb asustuse planeerimisel lähtuda eelkõige looduskaitseaduses määratud ranna ja kalda kasutust piiravatest vöönditest ning ehituskeeluvööndi vähendamist taotleda erijuhul kui seda toetab ranna ja kalda looduslik seisund ja ajalooliselt välja kujunenud asustus. Anda antud uuringuga signaal ühe või teise ala ehituskeeluvööndi vähendamise võimalikkuse kohta võib tekitada kohalikes omavalitsustes või maaomanikes segadust, kuna uuringus esitatud võrdlemisi leebe nägemus ehituskeeluvööndi vähendamise kohta ei pruugi leida Keskkonnaameti poolt üldplaneeringu protsessis aktsepteerimist.

Huvitav on uuringus esitatud hinnang, et analüüsitud 277 paadikanalist vaid 8 võivad kalda ääres liikumist oluliselt takistada, kuna lõikavad läbi matkarajad. Ülejäänud 269 uurimisala paadikanalit kaldal liikumist uuringu kohaselt oluliselt ei sega, sest teed ja rajad kulgevad kas nende kanalite tagant või paiknevad need kanalid raja jaoks liiga soistel kallastel, samas soostumus ei ole takistuseks uuringuga matkaradade kavandamisel näiteks Peipsiveere looduskaitseala soostikku. Võib nõustuda, et Peipsi roostikud on tõesti kallasrajana läbimatud, kuid näiteks valdav osa Emajõe kaldast on madalveeperioodil looduslikult läbitav. Samuti on Keskkonnaamet seisukohal, et kallastel vaba liikumise hindamisel tuleb arvestada ka erinevate elustikurühmade liikumisvõimalusi, mida kanalid näiteks õuealadele ulatudes tegelikult oluliselt takistavad ning kaldavööndi rohekoridore katkestavad. Samas ei oleks soised alad enamusele elustikurühmadele liikumistakistuseks. Sellest lähtuvalt ei nõustu Keskkonnaamet uuringus esitatud seisukohaga, et vaid 8 kanalit takistavad kalda ääres liikumist oluliselt.

Lisaks põhimõttelisele seisukohale esitame aruande kohta järgnevad märkused:

1. Joonis 8 on suhteliselt raskesti arusaadav ning seda ei selgita tekst ega tabel, kus oleks näha konkreetsed numbrid. Kas Tartu puhul on inimeste arvu kasv 51-100 ja aluste arv pole muutunud ning Laaksaare sadamas on samal ajal aluste arv suurenenud 101 – 141?
2. Joonisel 9 pole selge, mida näitab joonisel punane täpp?
3. Joonis 10. Ei ole selgitust, mida näitavad graafikul erinevad värvid.
4. Joonis 23. Tingmärgi kohaselt on Piirissaare sadama maksimaalne sügavus 1,7 – 1,9 m, kuid tekstis nimetatakse vaid 1,7 m. Kumb number on õige?
5. Joonis 24 on sisuliselt loetamatu.
6. Ptk 2.1.4.7 on nimetatud, et Aardlapalu karjäär on ammentumas ja asendamiseks tuleb avada uus karjäär. Juhime tähelepanu, et kehtiv kaevandamisluba on aastani 2027 ja võimalik, et kaevandatava varu osas tehakse laiendusi, mille tõttu võib kaevandamine Aardlapalus veelgi pikeneda.

7. Ptk 2.1.4.7 nimetatakse sapropeeli. Termin oli levinud pigem 25 a tagasi võõrkeelsest laenust. Korrektne termin oleks siiski maapõue seaduse kohane järvemuda.
8. Joonise 25 kohaselt on Praaga piiripunkt jätkuvalt piirivalve tugipunkt. Reaalsuses ei ole seal ju ka seda alust, mida taheti piiripunktina kasutada (selles on nüüd „Sisevete saatkond“ Tartu kesklinnas).
9. Joonis 32 on sisuliselt loetamatu. Punktide asemel oleks võimalusel mõistlik kasutada muud tüüpi tähiseid.
10. Ptk 2.1.6.4 Kaadamiskohtade juures tuleks tähelepanu juhtida, et eeldatavalt vajavad need ka keskkonnamõju hindamise läbiviimist (eeldatavalt kaitsealadel Praagal jne).
11. Ptk 2.2.6 tuleks üle vaadata viited joonistele (on joonis ZZ ja YY).
12. Joonis 55 - 60 on sügavused sisuliselt nähtamatud. Asjakohane oleks viidata ka allikale – Maaameti avaliku teenuse merekaardi rakendus, et huvi korral saaks lugeja ise arvutis detailsemat pilti vaadata.
13. Ptk 2.4.3.3 nimetatakse, et on vaid 2 ametlikku supluskohta. Terviseameti suplusvee avaliku andmebaasi kohaselt on lisaks neile veel Karjamaa supluskoht, Rannapungerja supluskoht (jões), Remniku ja Mustvee linna supluskohad. Neis on 2019. aastal tehtud ka seiret.
14. Ptk 2.8.1.1 peaks käima Tartu linna kohta. Huvisadamate ja valgamate loetelus p 13 ja 14 ei ole Tartu linnas ja peaks paiknema vastava valla teemas.
15. Ptk 2.8.5 on nimetatud Jänese matkaraja ja Luharaja taastamist. Miks ei ole kaalutud kergliiklustee/matkaraja rajamist Emajõe vasakkaldal linnaujula juurest Kvissentalini, kus see tõenäoliselt leiaks Kvissentali elanike poolt usutavalt kasutamist?

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Ena Poltimäe

juhataja

Lõuna regioon

Teadmiseks: kristjan.piirimae@taltech.ee

Märt Öövel 53068315 (looduskaitse)

mart.oovel@keskkonnaamet.ee

Ivo Ojamäe 7302252 (keskkonnakorraldus)

ivo.ojamae@keskkonnaamet.ee