IGAUNIJAS JŪRAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Neoficiāls tulkojums no igauņu valodas latviešu valodā

Jūras teritorijas telpiskā plānošana ir rīks ***jūras izmantošanas ilgtermiņa vadlīniju nospraušanai***, lai nodrošinātu gan **saimnieciskā labuma** gūšanu no jūras resursiem, gan jūras teritorijas un piekrastes **sociālo un kultūras** vērtību saglabāšanu. Jūras teritorijas plānojuma ietvaros paredzot katru atsevišķo darbības veidu, tiek ievērots princips, ka jebkuras cilvēkdarbības pamatā ir **laba jūras vides stāvokļa** panākšana un saglabāšana.

2020

SATURS

1. IEVADS ... 3
2. IZEJAS PUNKTI ... 4
3. JŪRAS TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS TENDENCES, VĪZIJA UN TELPISKĀS ATTĪSTĪBAS PRINCIPI ... 7
4. METODOLOĢISKAIS IETVARS ... 9
4.1 Visaptverošs plānošanas process ... 9
4.2. Rēķināšanās ar ietekmes novērtējuma rezultātiem ... 10
4.3. Apbūves atļaujas pieteikumi jūras teritorijā ... 12
4.4. Ar Hījumā un Pērnavas apriņķi robežojošo jūras teritoriju plānojumi ... 15
5. JŪRAS TERITORIJAS IZMANTOŠANA ... 16
5.1. Jūras teritorijas kopīgās lietošanas principi ... 16
5.2 Zvejniecība ... 20
5.3 Akvakultūra ... 22
5.3.1 Zivju audzēšana ... 22
5.3.2. Gliemeņu un aļģu audzēšana ... 24
5.4. Jūras transports ... 27
5.4.1. Kuģu satiksme ... 27
5.4.2. Ostas ... 30
5.4.3. Ledus ceļi ... 32
5.4.3. Jūras transporta pamatnostādnes un nosacījumi ... 32
5.5. Jūras glābšana, piesārņojuma kontrole un valsts robežas aizsardzība ... 34
5.6. Atjaunojamās enerģijas ražošana ... 37
5.6.1. Atjaunojamās enerģijas ražošanas pamatnostādnes ... 37
5.6.2 Vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemēroto teritoriju izveide ... 37
5.6.3 Vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemērotās teritorijas ... 44
5.6.4 Vēja enerģijas ražošanas pamatnostādnes un nosacījumi ... 45
5.6.5. Kabeļu koridori no vēja enerģētikas zonām uz sauszemi ... 50
5.7. Jūras gultnē izvietotā infrastruktūra ... 53
5.8. Jūras tūrisms un rekreācija ... 55
5.9. Aizsargājamie dabas objekti ... 56
5.10. Jūras kultūra ... 58
5.11. Kultūras pieminekļi ... 59
5.12. Valsts aizsardzība ... 62
5.13. Derīgie izrakteņi ... 63
5.14. Materiāla nogremdēšana ... 64
5.15. Pastāvīgie savienojumi ... 66
5.16. Jūras-sauszemes saiknes ... 66
6. JĒDZIENI ... 71
1. pielikums. Vēja enerģētikas attīstībai dabiski piemēroto teritoriju noteikšanas metodika ... 75
2. pielikums. Pārskats par sadarbību starp resoriem, interešu grupām un sabiedrību plānojuma un ietekmes novērtējuma izstrādē ... 77

1. IEVADS

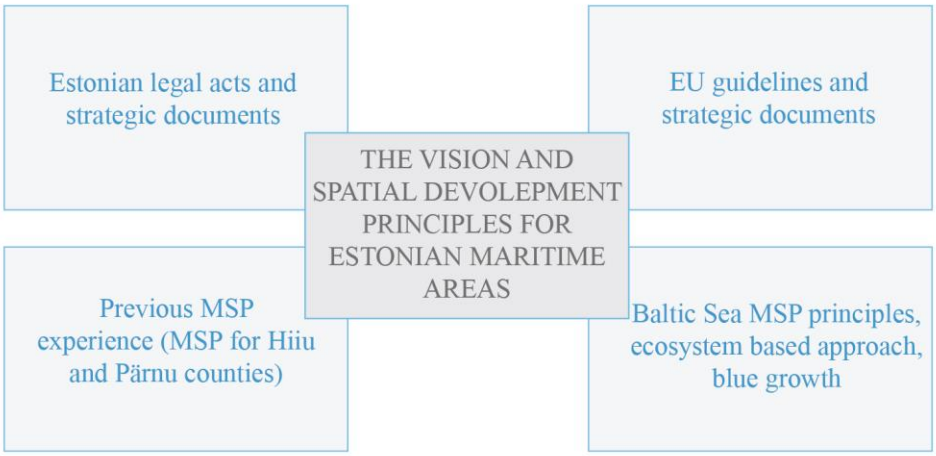
Jūras teritorijas plānošanas mērķis ir vienoties par Igaunijas jūras teritorijas izmantošanas ilgtermiņa principiem, lai dotu ieguldījumu laba jūras vides stāvokļa panākšanā un saglabāšanā, kā arī veicinātu jūrniecības ekonomiku. Plānojumā ir noteikts, kuros reģionos un uz kādiem nosacījumiem jūras teritorijā drīkst veikt darbību. Jūras teritorijas plānojuma sastādīšanas gaitā tika novērtēta jūras teritorijā jau notiekošo un vēl plānoto aktivitāšu kopējā ietekme. Analizēta no šiem darbības veidiem izrietošā ietekme uz jūras vidi, ekonomiku, sociālo sfēru un kultūru. Ietekmes novērtēšanas rezultāti atspoguļoti šajā paskaidrojuma rakstā (4.2. sadaļā), ir sastādīts arī atsevišķs ietekmes novērtēšanas ziņojums. Apstiprinātais jūras teritorijas plānojums kalpos gan kā pamats ar jūras teritorijas izmantošanas atļaujām saistītu lēmumu pieņemšanai ministrijās, dienestos un citās iestādēs, gan kā vadlīnijas uzņēmēju, investoru, vietējo pašvaldību un piekrastes reģionu kopienu darbībām. Jūras teritorijas plānojums ir jāņem vērā, sastādot turpmākos plānošanas dokumentus, lemjot par jūras teritorijas izmantošanu un saistītajiem jautājumiem, nosakot jūras teritorijas izmantošanas atļauju izsniegšanas kārtību, kā arī sastādot valsts un pašvaldību stratēģiskos attīstības dokumentus.

Šis dokuments ir jūras teritorijas plānojuma paskaidrojuma raksts. Tajā atspoguļota risinājuma izstrādes gaita (2., 4. sadaļa), parādītas jūras teritorijas izmantošanas turpmākās ievirzes, iezīmēta nākotnes vīzija un iztirzāti telpiskās attīstības principi (3. sadaļa), sniegtas pamatnostādnes un nosacījumi jūras teritorijas turpmākai izmantošanai (5. sadaļa). Šajā paskaidrojuma rakstā izklāstīti arī Igaunijas jūras teritorijas kopīgās lietošanas vispārējie principi (5.1. sadaļa) un pievienots plānojumā ietverto jēdzienu skaidrojums (6. sadaļa). Jūras teritorijas plānojuma telpiskie dati ir atspoguļoti karšu lietotnēs, kas pieejamas portālā mereala.hendrikson.ee/en.html. Šajā dokumentā shematiskās kartes nav tulkotas. Tajās ietverto tēmu pilns izklāsts angļu valodā ir pieejams karšu lietotnē. Jūras teritorijas plānojuma īstenošanas pasākumu saraksts ir izstrādes stadijā, tas tiks pievienots kā atsevišķs pielikums pirms plānojuma saskaņošanas cikla sākuma.

2. IZEJAS PUNKTI

Igaunijas jūras teritorijas plānojuma sastādīšanā ir ņemti vērā Eiropas un Igaunijas pamatdokumenti un saturiskās plānošanas pamatnostādnes (skat. shēmu 2.1). Nepieciešamību izstrādāt plānojumu jūras teritorijas aizvien pieaugošā izmantojuma regulēšanai nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2014/89/ES, ar ko izveido jūras telpiskās plānošanas satvaru. Igaunijas tiesiskajā telpā pamatnostādnes jūras teritorijas plānojuma izstrādei sniedz Plānošanas likums, kurš stājies spēkā 01.07.2015. Jūras teritorijas efektīvu un ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī Igaunijas piekļuvi jūrai uzsver valsts mēroga plānojums „Igaunija 2030+", kas apstiprināts ar Igaunijas Republikas valdības 2012. gada 30. augusta rīkojumu Nr. 368. Jūras izmantošanas virzību ilgtermiņā nosaka arī valsts stratēģiskie mērķi, reformas un galvenie pasākumi, kas paredzēti stratēģijas dokumentā „Igaunija 2035+".

Jūras teritorijas telpiskā plānošana notiek vienlaicīgi daudzās valstīs visā pasaulē. Eiropas Savienībā jūras teritorijas ilgtermiņa izmantošanas vispārējais pamats ir integrētā jūrniecības politika, tās turpmākās izstrādes programma [1] un tajā balstītās pamatnostādnes, piem., Eiropas komisijas paziņojums par jūras nozaru izaugsmes attīstības iespējām[2]. Ir izstrādāti vispārējie principi Baltijas jūras vienotai un pārdomātai plānošanai[3] un ekosistēmas pieejas īstenošanai[4]. Finanšu ministrija kā Igaunijas pārstāve regulāri piedalās Eiropas Komisijas un HELCOM-VASAB jūras teritoriju plānošanas koordinēšanas grupu darbā. Principi, par kuriem vienošanās tika panākta 2010. gadā, ir vērsti uz laba vides stāvokļa sasniegšanu Baltijas jūrā un veicina jūras teritorijas ekosistēmas pakalpojumu mērķtiecīgu izmantošanu.

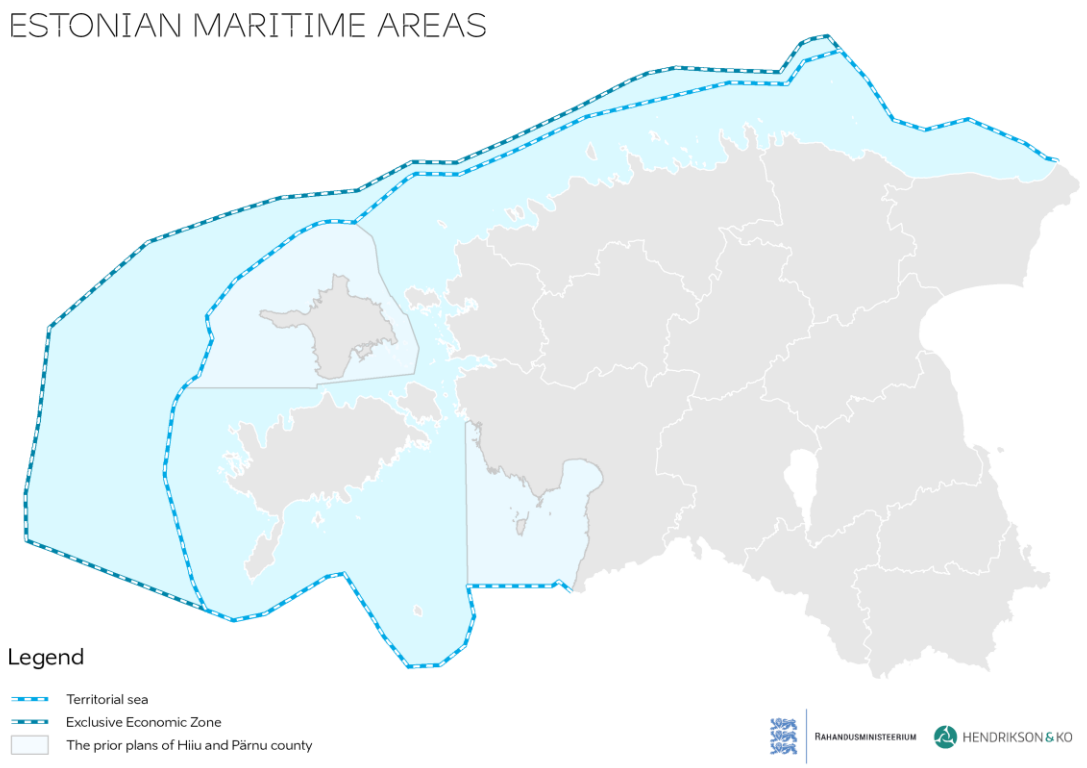


Shēma 2.1. Igaunijas jūras teritorijas plānojuma izejas punkti.

Igaunijas jūras teritorijas plānojums aptver visu Igaunijas jūras telpu: gan iekšzemes un teritoriālo jūru, gan arī ekskluzīvo ekonomisko zonu (skat. shēmu 2.2). Sauszeme šajā plānojumā tiek aplūkota no funkcionālā jeb jūras-sauszemes saiknes viedokļa (skat. 5.16.

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2011:321:FULL&from=EN
[2] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012DC0494
[3] http://www.helcom.fi/action-areas/maritime-spatial-planning/msp-principles
[4] http://www.helcom.fi/action-areas/maritime-spatial-planning/msp-guidelines/

sadaļu)[5]. Pamatnostādnes, kas ietvertas jūras teritorijas plānojumā un attiecas uz sauszemi, ir jāievēro, izstrādājot valsts īpašos plānus, vietējo pašvaldību ģenerālplānus, speciālos plānojumus un detālplānojumus, kā arī pieņemot ar jūras teritorijas izmantošanu saistītus lēmumus.



Shēma 2.2. Igaunijas jūras telpa kā jūras teritorijas plānojuma teritorija.

Igaunijas jūras teritorijas plānojums ir valsts mēroga stratēģiskais telpiskās attīstības pamatdokuments. Tā uzdevums ir aprakstīt telpiskās attīstības vispārējos principus, tādēļ konkrētas darbības šeit nav apskatītas detalizēti. Plānojumā sniegtas pamatnostādnes[6] un nosacījumi[7], kas jāievēro nākamajos aktivitāšu plānošanas posmos, tai skaitā vietējo pašvaldību līmenī. Plānojuma risinājums sastādīts, balstoties uz vides aizsardzības apsvērumiem un labākajām pieejamajām zināšanām.[8] To pielietošanu garantē visaptverošas ekspertu grupas iesaiste plānojuma sastādīšanā, sadarbība ar citām valstīm, oficiālajām iestādēm un interešu grupām, kā arī veiktā papildu analīze.

[5] Ar jūras-sauszemes saikni šeit un turpmāk jāsaprot tādas darbības, kas tiek veiktas jūrā, bet atbalsta uz sauszemes notiekošas nodarbes, vai otrādi: tādas darbības, kas tiek veiktas uz sauszemes, bet atbalsta jūrā notiekošas aktivitātes. Piemēram, zvejniecībai nepieciešama uz sauszemes esoša zvejas osta vai izkraušanas vieta, jūras avāriju likvidēšanai nepieciešama uz sauszemes ierīkota pieeja jūrai, savukārt ūdensceļu satiksmes organizēšanai obligāti nepieciešamas ostas utt.

[6] Pamatnostādne – plānojumā noteikta vispārēja vadlīnija, kuru ieteicams ievērot un kuras pamats ir jūras teritorijas ilgtermiņa attīstības vīzija un jūras kopējās lietošanas vajadzības. Pamatnostādņu ievērošanu uzrauga iestāde, kuras atbildības jomā ietilpst attiecīgā nozare. Ja notiek novirzīšanās no pamatnostādnēm, nepieciešams sadarboties ar citām iesaistītajām vai ietekmētajām pusēm, lai nodrošinātu plānojuma risinājuma visaptverošu īstenošanu.

[7] Nosacījums – plānojumā paredzēta prasība, kuras ievērošana ir obligāta.

[8] Pieejas pamatā ir EK direktīva Nr. 2014/89/ES, ar ko izveido jūras telpiskās plānošanas satvaru.

Tā kā vairāku tradicionālo izmantošanas veidu gadījumā (piem., zvejniecība, ūdens transports) jūras izmantošanas noteikumi jau ir izveidojušies, tad plānojums koncentrējas galvenokārt uz kopīgo lietošanu un jaunajiem jūras izmantošanas veidiem. Lai jūras telpā varētu satilpināt dažādus jūras izmantošanas veidus, pamatnostādnes tiek sniegtas attiecībā uz visām saistītajām nozarēm.

Plašāks jūras teritorijas plānošanas pamatojuma izklāsts sniegts plānojuma izejas punktu un ietekmes novērtējuma izstrādes nodomu dokumentā.

3. JŪRAS TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS TENDENCES, VĪZIJA UN TELPISKĀS ATTĪSTĪBAS PRINCIPI

Igaunijas jūras teritoriju raksturo šādas ilgtermiņa attīstības tendences:

1. Jūras teritorijas izmantošana kļūst intensīvāka.
2. Jūras vides stāvokļa uzlabošana prasa visu Baltijas jūras valstu pastiprinātu uzmanību.
3. Rodas jauni izmantošanas veidi atjaunojamās enerģijas, akvakultūras, infrastruktūras tīklu jomā
4. Tradicionālie jūras izmantošanas veidi kļūst arvien dažādāki. Jūras kuģi mainās, pasažieru pārvadājumus ietekmē potenciālie pastāvīgās satiksmes savienojumi. Pieaug atpūtas zveja un kuģniecība. Zvejniecība nav būtisks darba devējs, taču saglabā aktualitāti kā vietējos resursus novērtējoša saimnieciskā nozare. Daudzveidīgāka kļūst arī jūras izmantošana atpūtas nozares vajadzībām.

Izmantojot ekosistēmas pieeju, plānojumā tika ņemti vērā jūras teritorijas riska faktori un kumulatīvā ietekme.[9]
Būtiskākie negatīvie antropogēnie ietekmes faktori Baltijas jūrā ir eitrofikācija, ķīmiskais piesārņojums, jūras bioloģisko resursu pārmērīga nozveja un svešzemju sugu izplatība. Baltijas jūrā īpaši jutīgās teritorijas ir noslēgtas vai seklas platības ar ierobežotu ūdens apmaiņu. Nozīmīga ietekme var būt arī klimata pārmaiņu izraisītiem apstākļiem. Slikts vides stāvoklis atstāj negatīvu ekonomisko ietekmi, piemēram, uz jūras tūrisma nozari, zvejniecību un akvakultūru, turklāt var pasliktināties cilvēku veselība un labklājība.

Igaunijas jūras teritorijas ilgtermiņa attīstības vīzija ir šāda:

Igaunijas jūras teritorijā ir labs vides stāvoklis, tā tiek izmantota daudzpusīgā un līdzsvarotā veidā, kā arī veicina jūras nozaru ilgtspējīgu izaugsmi[10].

[9] *Guideline for the implementation of ecosystem-based approach in MSP in the Baltic Sea area*
[10] Jūras nozaru izaugsme jeb *blue growth* – ilgtspējīga jūrniecības ekonomika, kas aptver visas ar jūru saistītās jomas: tūrismu, atjaunojamos energoresursus, akvakultūru, zivsaimniecību, biotehnoloģiju, jūras gultnes minerālresursu izmantošanu utt.

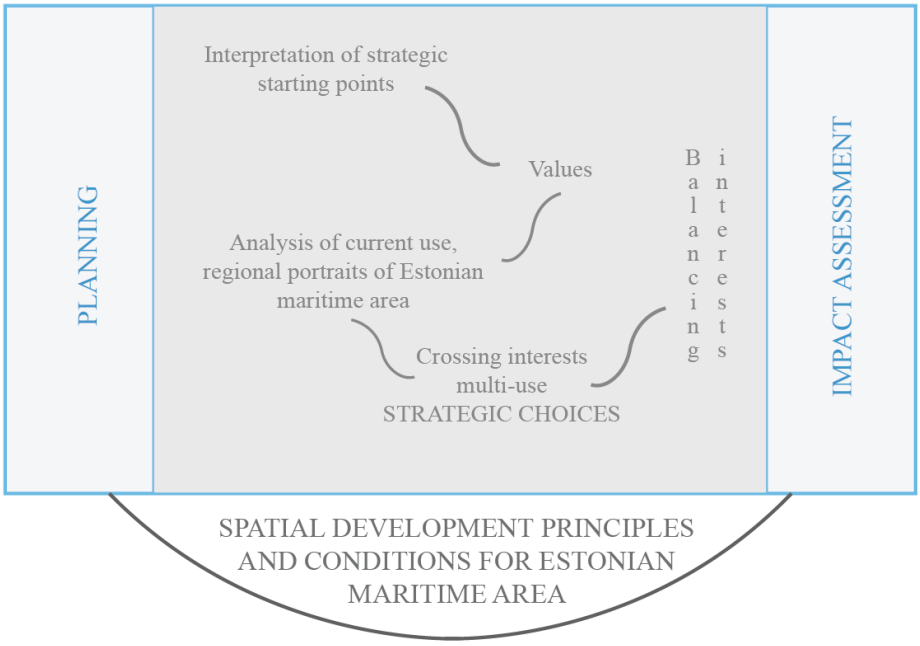
Lai vīziju īstenotu, visiem tradicionālajiem un jaunajiem darbības veidiem Igaunijas jūras teritorijā ir jābalstās uz ekosistēmas pieeju (skat. arī 4.1. sadaļu) un jāseko šādiem telpiskās attīstības principiem:

1. Igaunijas jūras teritoriju raksturo sinerģiska kopīgā lietošana.
2. Jūras teritorijas izmantošanai ir jābūt daudzpusīgai un jāveicina attiecīgajiem reģioniem piemērotāko darbības veidus attīstība.
3. Jūras teritorija tiek lietota kā sabiedrisks labums, cita starpā, ar ekosistēmas pakalpojumu starpniecību.
4. Lēmumi, kurus pieņem attiecībā uz jūras teritoriju, jābalstās uz zināšanām.
5. Lemjot par jūras teritorijas izmantošanu, notiek sadarbība un informācijas apmaiņa starp valstīm, iestādēm un interešu grupām.

4. METODOLOĢISKAIS IETVARS

4.1 Visaptverošs plānošanas process

Jūras teritorijas plānojuma risinājuma izstrāde tika balstīta uz zemāk redzamo vispārējo shēmu.



Shēma 4.1. Igaunijas jūras teritorijas plānojuma metodoloģiskais ietvars.

Plānojuma metodikas pamatā ir ekosistēmas pieeja (plašāku skaidrojumu skat. plānojuma ietekmes novērtējuma ziņojuma 2.1. sadaļā), kura kā prioritāti izvirza ekosistēmas pareizu darbību un augstu vērtē vispusīgumu gan izmantotajās zināšanās, gan interešu pārstāvībā. [11] Risinājuma izstrādātāji balstījās uz iepriekšējā sadaļā aprakstītajiem izejas punktiem, kā arī uz dažāda veida pamatanalīzi[12] un jūras vērtībām, kuras tika apzinātas sabiedriskajās apspriedēs, kas 2018.g. jūnijā notika jūras apriņķos. Vērtības un intereses, kā arī līdzšinējā izmantošana un jaunie virzieni tika apkopoti plānojuma projektā, kuru padziļināti apsprieda ar interešu grupām un ietekmes novērtēšanas ekspertiem. Plānojuma projekta fāzē tika diskutēts arī par tēmām, kas aktualizējas saistībā ar jūras teritorijas kopīgo lietošanu (skat. 5.1. sadaļu), un tika meklēta pēc iespējas pozitīvāka kopējā ietekme. Konfliktu un negatīvas ietekmes rašanās gadījumos tika mēģināts izvairīties no nesaderīgu izmantošanas veidu pārklāšanās. Apspriežu gaitā plānojuma risinājums tika precizēts un papildināts, ņemot vērā arī ietekmes novērtēšanas rezultātus (skat. 4.2. sadaļu).
Detalizēts pārskats par sadarbību starp iestādēm, interešu grupām un sabiedrību plānojuma izstrādē un ietekmes novērtēšanā sniegts 2. pielikumā.

[11] Skat. HELCO-VASAB vadlīnijas par ekosistēmas pieejas izmantošanu jūras teritorijas plānošanā.
[12] Skat. http://mereala.hendrikson.ee/uuringud.html

4.2. Rēķināšanās ar ietekmes novērtējuma rezultātiem

Jūras teritorijas plānojuma ietekmes novērtēšana notikusi kopsolī ar plānojuma risinājuma izstrādi. Tādēļ lielākā daļa no plānojuma pamatnostādnēm un nosacījumiem tika formulēti jau plānojuma projekta stadijā, ņemot vērā ietekmes novērtējumā atspoguļotos apsvērumus. Pēc plānojuma projekta publiskošanas tā risinājums tika papildināts, veicot arī turpmāko analīzi un izstrādājot pamatrisinājumu. Lai nodrošinātu plānojuma pamatrisinājuma vispusīgumu, ietekmes novērtēšanas grupa iesniedza jaunus priekšlikumus, un tos novērtēja plānojuma sastādītāji, vajadzības gadījumā papildus konsultējoties ar darba grupas ekspertiem. Zemāk redzamā tabula sniedz pārskatu par ietekmes novērtēšanas gaitā izteiktajiem galvenajiem priekšlikumiem, kuri ieviesa izmaiņas telpiskajā risinājumā vai ierosināja būtiskus papildinājumus.

Tabula 4.2.1. Pārskats par ietekmes novērtēšanas gaitā izteiktajiem priekšlikumiem, kuri ieviesa izmaiņas telpiskajā risinājumā.

	Ietekmes novērtēšanas priekšlikums	**Priekšlikuma ņemšana vērā**
1.	Ņemt vērā iespējamās zivju nārsta vietas un jūras gultnes biotu; apbūves atļaujas izsniegšanas līmenī uzlikt papildu pienākumu detalizētāk novērtēt ietekmi uz zivju faunu.	Priekšlikums pieņemts, plānojuma risinājums papildināts šādi: - 5.2. sadaļa *Zivsaimniecība* papildināta ar pamatnostādni Nr. 2, izstrādāta jutīgo zonu shematiskā karte. - 5.3.1. sadaļa *Zivju audzēšana* papildināta ar pamatnostādni Nr. 3, zivju faunai jutīgas zonas / potenciālās nārsta vietas ar dziļumu līdz 5 m iekļautas zivju audzēšanai nepiemērotu zonu shematiskajā kartē. - 5.6.4. sadaļā *Vēja enerģētikas pamatnostādnes un nosacījumi* precizēts nosacījuma Nr.13d formulējums
2.	Zivju audzēšanas gadījumā pievērst uzmanību biodrošības tēmai	Priekšlikums pieņemts, 5.3.1. sadaļa *Zivju audzēšana* papildināta ar nosacījumu 8b.
3.	Samazināt vēja enerģētikas apgabalu Nr. 1 putnu migrācijas koridorā un tā tuvumā.	Priekšlikums pieņemts, vēja enerģētikas apgabals Nr. 1 samazināts (par 13 % no teritorijas kopplatības).
4.	Apsvērt iespēju veikt pasākumus vēja enerģijas parku vizuālās ietekmes samazināšanai: 4.1 ieplānot no vēja turbīnām brīvus koridorus, kas paveras no svarīgākajiem skatu punktiem; 4.3 ieviest vēja ģeneratoru noformēšanas nosacījumus.	Priekšlikumi pieņemti (skat. 5.6.4. sadaļu).
5.	Ieteikums „Natura" novērtēšanas rezultātā plānot jūras teritorijas kabeļu izvietošanu piedāvātajos jaunajos koridoros, lai novērstu ietekmi uz „Natura 2000"	Priekšlikums pieņemts. Galveno kabeļkoridoru atrašanās vietas tika precizētas, balstoties uz ietekmes uz vidi novērtēšanas rezultātiem. Vēja enerģijas

	teritorijām un to aizsargājamajiem objektiem.	parku izveides gaitā, būvatļaujas stadijā drīkst atrast alternatīvu vietu kabeļu ievilkšanai, ja tā nerada būtisku negatīvu ietekmi savvaļas dzīvniekiem. Kabeļu koridora izbūvei alternatīvajā vietā jauns plānojums nav nepieciešams, ja tiek ievēroti šajā plānojumā paredzētie nosacījumi un novērsta būtiska ietekme uz aizsargājamiem dabas objektiem, t. sk. „Natura 2000" tīkla teritorijām (5.6.5. sadaļas 2. nosacījums).
	Ar ietekmi uz dabu saistītie priekšlikumi tika ņemti vērā, precizējot apbūves atļaujas posma nosacījumu formulējumu. Vēja enerģētikas un akvakultūras nosacījumi tika papildināti, ņemot vērā ietekmi uz zivīm, putniem, sikspārņiem un bentosu.	
6.	Apsvērt iespēju papildināt paskaidrojuma rakstu ar nosacījumu, ka akvakultūras darbības atļaujas pieteikuma izskatīšanā jāņem vērā arī zvejnieku intereses: lai nerastos negatīva ietekme uz vairāk izmantotajām un produktīvākajām zvejas vietām. Izvērtēt iespēju iekļaut papildu nosacījumu, kas pieprasītu, ka lēmumu pieņemšanas procesos attiecībā uz akvakultūru attīstīšanu ir jāiesaista arī zvejnieku pārstāvji un vietējās pašvaldības, lai tādā veidā palielinātu sinerģiju un novērstu / mazinātu konfliktus.	Priekšlikums netika ņemts vērā. Plānojuma risinājumā jau ir iekļauti nosacījumi, kas pietiekami aizsargā zivsaimniecību intereses, tādēļ papildu nosacījumu ieviešana noteiktas jūras izmantotāju grupas labā nav mērķtiecīga. Atļaujas saņemšanas procedūras gaitā ir iespējams iesaistīt interešu grupas.
7.	Apsvērt papildu iespēju līdzsvarot attīstītāja-pašreizējā lietotāja un attīstītāja-vietējās pašvaldības intereses atļaujas saņemšanas procedūras nosacījumos, tai skaitā vietējo ieguvumu mehānismu atspoguļošanu plānojumā.	Priekšlikums netika ņemts vērā. Papildu līdzsvarojošo mehānismu iekļaušana plānojumā nav mērķtiecīga, jo atļaujas saņemšanas procedūrā jau šobrīd ir iespējams iekļaut papildu nosacījumus. Balstoties uz šo priekšlikumu, tika papildināta plānojuma īstenošanas programma, tai skaitā tika norādīts uz vajadzību izstrādāt vietējo ieguvumu mehānismus. Vēja enerģētikas apgabaliem tika noteikts pienākums sadarboties ar vietējo pašvaldību vizuālās ietekmes novērtēšanā (5.6.4. sadaļas 8. nosacījums).
8.	Apsvērt vēja enerģijas parku un zivkopības teritoriju kopīgas lietošanas iespēju.	Priekšlikums jau ietilpa plānojuma risinājumā. Kopīgas lietošanas iespēja ir paredzēta (skat. 5.6.5. sadaļas 1. pamatnostādni).
9.	Apsvērt akvakultūras fermu un atjaunojamās enerģijas (piem., saules un viļņu enerģijas) principiālas kopīgās lietošanas iespēju.	Priekšlikums tika ņemts vērā daļēji. Tā kā šobrīd trūkst konkrēti pielietojamu risinājumu un tiesiskā regulējuma, 5.6. sadaļā tika iekļauta norāde uz iespējamu attīstības virzienu.
10.	Apsvērt iespēju atspoguļot jaunu jūrsaimniecības patruļkuģu izmantošanas mērķi funkcionālajā klasifikācijā – jauno nozaru vajadzības ostās var zināmā mērā	Priekšlikums netika ņemts vērā. Jauno jūrsaimniecības patruļkuģu izmantošanas mērķa atsevišķa atspoguļošana ostu funkcionālajā

	atšķirties no jau izveidojušos nozaru vajadzībām.	klasifikācijā nav nepieciešama, jo netiek runāts par tik specifisku pamatojumu.
11.	Apsvērt iespēju vēja enerģijas parku kabeļu koridoriem veltītajā daļā iekļaut nosacījumu, ka Kultūras mantojuma pārvaldei (lai nepieļautu jūras gultnes kultūras vērtību sabojāšanu) ir jāsadarbojas ar Aizsardzības ministriju (lai noskaidrotu vajadzību ņemt vērā iespējamos vēsturiskos spridzekļus un bīstamos objektus).	Priekšlikums tika ņemts vērā. Plānojumā iekļauta nepieciešamība Kultūras mantojuma pārvaldei un Aizsardzības ministrijai sadarboties kabeļu izbūvē (5.6.4. un 5.7. sadaļa).
12.	Apsvērt iespēju šajā paskaidrojumā izcelt nozīmi, kāda ir vēja enerģijas parku attīstību veicinošajam starptautiskā tīkla koridoram, un / vai parādīt nepieciešamību shematiskajā kartē atspoguļot noteiktas vadlīnijas attiecībā uz kabeļu savienojumu iespējamajiem variantiem.	Priekšlikums jau ietilpa plānojuma risinājumā. Starptautiskā jūrniecības tīkla attīstīšana ir atspoguļota 5.6.5. sadaļā, Zināmie attīstības virzieni parādīti shematiskajā kartē Nr. 5.6.5.1., kurā inovāciju teritorija ir apvienota ar Ventspils-Halles principiālo koridoru.
13.	Apsvērt iespēju apskatīt jūras gultnes kultūras vērtības vienotā sadaļā, kā arī atspoguļot tajā gan pieminekļus, gan vrakus, kuriem nav aizsargājamā objekta statusa.	Priekšlikums netika ņemts vērā. Sadaļu apvienošana nav mērķtiecīga, jo Kultūras mantojuma pārvalde agrāk ir lūgusi iesniegt informāciju par valsts kultūras pieminekļiem atsevišķas sadaļas veidā. Vraki, kuriem nav aizsargājamā objekta statusa, aplūkoti jūras kultūras sadaļā.
14.	Apsvērt vajadzību papildināt derīgo izrakteņu atradņu izmantošanas nosacījumus, iekaujot arī citas iespējamās intereses (un arī riskus) (piem., nepieciešamība sadarboties ar Aizsardzības ministriju vēsturisko spridzekļu jautājumos u. tml.).	Priekšlikums netika ņemts vērā. Papildu nosacījumu pievienošana nav nepieciešama, jo spēkā esošie tiesību akti pietiekami regulē šo jomu.
15.	Apsvērt iespēju iekļaut plānojuma paskaidrojuma rakstā arī reģionu vietējo jūras-sauszemes saikņu izstrādi.	Priekšlikums tika ņemts vērā. Reģionu vietējās jūras-sauszemes saiknes iekļautas 5.16. sadaļā shematiskās kartes veidā.

4.3. Apbūves atļaujas pieteikumi jūras teritorijā

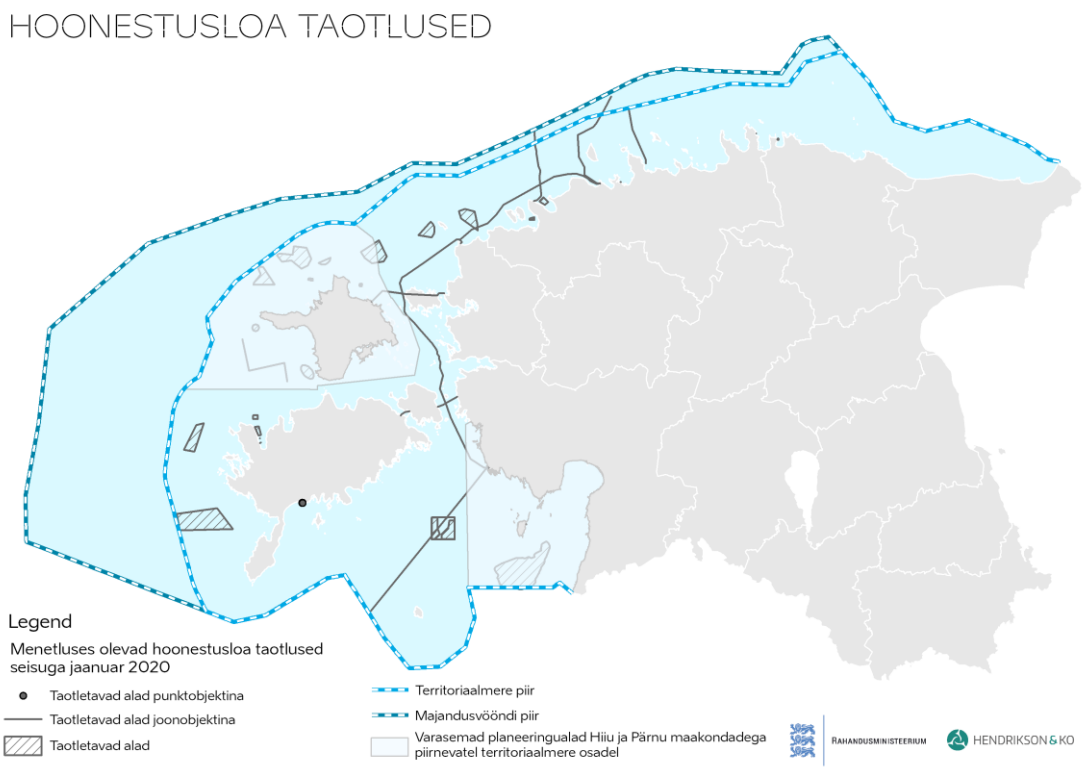
Attiecībā uz reģioniem, kurus ietver jūras teritorijas plānojums, ir iesniegti vairāki apbūves atļaujas pieteikumi. Jūras teritorijas plānojumu ierosināja Republikas Valdība ar 25.05.2017. rīkojumu Nr. 157. Būvniecības kodeksa un plānošanas likuma piemērošanas likums (BKPL) paredz īpašo regulējumu attiecībā uz apbūves atļaujas pieteikumiem, kuri iesniegti pirms likuma stāšanās spēkā (01.07.2015.), lai tie tiktu izskatīti līdz galam saskaņā ar pieteikuma iesniegšanas brīdī spēkā esošajiem tiesību aktiem.

Apbūves atļauju procedūras (tai skaitā ierosināšanas) prasības ir noteiktas Ūdens likumā (ŪL). Šobrīd spēkā esošais ŪL paredz, ka apbūves atļaujas procedūras ierosināšana cita starpā tiek noraidīta gadījumā, ja pieteikumā norādītajā teritorijā ir uzsākts plānojums un plānošanas procedūra nav pabeigta (22.[8] p. 2. d. 2. pkt.). Iepriekš minētais netiek

piemērots, ja apbūves atļaujas pieteikuma iesniedzējs piekrīt tam, ka apbūves atļauja tiek izsniegta uz viena gada termiņu pēc plānojuma ieviešanas.

Tā kā vairāki apbūves atļaujas pieteikumi ir iesniegti pirms plānojuma uzsākšanas, tad šobrīd spēkā esošais ŪL uz tiem neattiecas. Saskaņā ar BKPL paredzēto kārtību, šādu pieteikumu gadījumā ir jāvadās pēc ŪL redakcijas, kas bija spēkā pieteikuma iesniegšanas brīdī. ŪL redakcija, kura bija spēkā līdz 30.06.2015., paredzēja, ka apbūves atļaujas procedūras ierosināšana tiek noraidīta gadījumā, ja pieteikumā norādītajā teritorijā ir uzsākts apriņķa plānojums un plānošanas procedūra nav pabeigta. Tādējādi attiecībā uz tiem pieteikumiem, kuri tika iesniegti pirms 01.07.2015., apbūves atļaujas procedūras ierosināšanas noraidījuma pamats ir apstāklis, ka pieteikumā norādītajā teritorijā ir uzsākts apriņķa plānojums un tā sastādīšana vēl nav pabeigta. Jūras teritorijas plānojuma izstrāde šo apbūves atļaujas procedūras ierosināšanu neietekmē. Turklāt, pieņemot lēmumus par apbūves atļauju izsniegšanu, pamatojoties uz apbūves atļaujas pieteikumiem, kuri iesniegti pirms 01.07.2015., ir jāvadās pēc tiesiskā regulējuma, kurš bija spēkā pieteikuma iesniegšanas brīdī. Minētais regulējums jeb ŪL redakcija, kura bija spēkā līdz 30.06.2015., paredzēja, ka apbūves atļauja netiek izsniegta, ja pieprasītās apbūves atļaujas nosacījumi ir pretrunā spēkā esošajam apriņķa plānojumam – to, ka noraidījuma pamatojums var būt pretruna jūras teritorijas plānojumam, tobrīd spēkā esošais tiesiskais regulējums neparedzēja.

Tādējādi pirms 01.07.2015. iesniegto apbūves atļaujas pieteikumu izskatīšana un attiecīgā lēmuma pieņemšana tiek veikta atbilstoši prasībām, kuras noteica tiesību akti, jo īpaši ŪL, kuri bija spēkā pieteikuma iesniegšanas brīdī. Šiem pieteikumiem nav saistības ar jūras teritorijas plānojumu, tāpēc to izskatīšanā nav jārēķinās ar to, kas ir paredzēts jūras teritorijas plānojumā. Turpretī izskatot tos apbūves atļaujas pieteikumus, kuri iesniegti jau pēc 01.07.2015., un pieņemot attiecīgo lēmumu, ir jārēķinās ar jūras teritorijas plānojumā noteiktajiem principiem, pamatnostādnēm un nosacījumiem. Atšķirīgs statuss skar arī tādus pieteikumus, kuri iesniegti pēc 01.07.2015., taču par kuru ierosināšanu lēmums tika pieņemts pirms 25.05.2017. jeb pirms jūras teritorijas plānojuma iniciēšanas. Attiecībā uz šādiem pieteikumiem apbūves atļaujas procedūras ierosināšanu nedrīkstēja noraidīt uz tā pamata, ka pieteikumā norādītajā teritorijā ir uzsākta plānojuma izstrāde un plānošanas procedūra nav pabeigta. Tomēr, lemjot par apbūves atļauju izsniegšanu, ir jārēķinās ar jūras teritorijas plānojumā noteikto kārtību, ja lēmuma pieņemšanas brīdī jūras plānojums jau ir ieviests.



Shēma 4.3.1. Apbūves atļaujas pieteikumi.

4.4. Ar Hījumā un Pērnavas apriņķi robežojošo jūras teritoriju plānojumi

Igaunijas jūras teritorijas plānojuma sastādītāji balstījās uz pieredzi, kas bija uzkrāta Hījumā un Pērnavas apriņķu jūras teritorijas plānojuma izstrādes gaitā. Hījumā un Pērnavas jūras teritorijas risinājumi tika ņemti vērā šī plānojuma izstrādē un ietekmes novērtēšanā. Tā kā plānojumi sastādīti dažādos laikos un ar dažādu precizitātes pakāpi, ir vērojamas atšķirības risinājumu tēmu telpiskajā realizācijā. Tādēļ daļēji atšķiras arī pašas apskatītās tēmas. Piemēram, sadarbībā ar Jūras pārvaldi šī plānojuma vajadzībām tika izstrādāta precīzāka metodoloģija ūdensceļu teritoriju izvērtēšanai. Tādēļ ar ūdensceļiem saistītā telpiskā informācija, kas ietverta Hījumā un Pērnavas apriņķa jūras teritoriju plānojumā, pilnībā nesakrīt ar šajā plānojumā iekļautajiem datiem. Atšķirības nenozīmē to, ka plānojumi būtu pretrunā pēc būtības vai to īstenošana būtu apgrūtināta. Visi plānojumi ir izstrādāti sadarbībā ar atbildīgajiem resoriem un atspoguļo konkrētā brīža labāko pieejamo informāciju. Plānojumu visaptverošākas īstenošanas priekšnoteikums ir resoru savstarpēja ilgtermiņa sadarbība. Hījumā un Pērnavas apriņķu jūras teritorijas plānojumi paliks spēkā arī pēc valsts mēroga jūras teritorijas plānojuma apstiprināšanas. Augstākās tiesa ar 2018. g. 8. augusta lēmumu ir atcēlusi Hījumā jūras teritorijas plānojumu tajā daļā, kas skar vēja enerģijas ražošanas teritoriju (civillieta Nr. 3-16-1472). Attiecībā uz pārējām iztirzātajām tēmām Hījumā jūras teritorijas plānojums ir spēkā. Īstenošanā jāņem vērā nosacījumi, kurus paredz konkrētās teritorijas plānojums.

Pēc šī plānojuma apstiprināšanas jūras teritorijas plānojuma karšu lietotne tiks papildināta ar Hījumā un Pērnavas jūras teritoriju plānojumu karšu slāņiem.

5. JŪRAS TERITORIJAS IZMANTOŠANA

5.1. Jūras teritorijas kopīgās lietošanas principi

Jūras teritorijas arvien daudzveidīgāka izmantošana rada nepieciešamību jūras telpā veikt dažādas aktivitātes. Kopīgās lietošanas veicināšana samazina telpisko spiedienu, ko saņem jūras teritorija. Mērķis ir dalīties ar jūru kā resursu, izmantot to ilgtspējīgi un veicināt pozitīvo sinerģiju starp dažādiem lietošanas veidiem. Tādēļ šī plāna vispārējās pamatnostādnes paredz veicināt jūras telpas kopīgu lietošanu, kad tas ir iespējams.

Kopīga lietošana nozīmē apzinātu dalīšanos ar vienoto jūras telpu, veicot darbības ģeogrāfiski tuvās vietās. Šis termins aptver gan darbības veikšanas vietu vienā un tajā pašā jūras reģionā, gan vienas un tās pašas infrastruktūras izmantošanu.

Jūras teritorijas kopīga lietošana iezīmē pagrieziena punktu līdzšinējā jūras izmantošanā. Eiropas tehniskajos norādījumos [13] uzsvērts, ka kopīgās lietošanas ieviešana prasa zināmus pūliņus no visām iesaistītajām pusēm (skat. shēmu 5.1.1). Igaunijas jūras teritorijas plānojums ir pirmais solis, lai sekmētu kopīgo lietošanu, tās attīstības pasākumi ir iekļauti paredzamo plānojuma ieviešanas darbību sarakstā.

Shēma 5.1.1. Ieteikumi un šķēršļi jūras teritorijas kopīgās izmantošanas attīstībai. Avots: Eiropas Komisijas MUSES projekta *Ocean Multi-Use Action Plan*.

[13] Skat. https://www.msp-platform.eu/practices/ocean-multi-use-action-plan

Eiropas mērogā[14] ir vērojama virzība uz jūras teritorijas kopīgas lietošanas veicināšanu:

1) Tūrisms, zivsaimniecība un vides aizsardzība
   T. s. zivsaimniecības tūrisms, kurā tūristi dodas izbraucienā ar zvejas laivām un tā laikā tiek iepazīstināti ar zivju audzēšanas tradīcijām. Rada papildu iespēju zvejniekiem gūt ienākumus un palīdz veidot videi draudzīgu attieksmi pret zivju resursiem. Labi attīstīts galvenokārt Dienvideiropā.
2) Tūrisms, zemūdens arheoloģiskais mantojums un vides aizsardzība
   Vraku apmeklēšanas braucieni nirējiem, kas vienlaikus iepazīstina ar jūras ekosistēmu. Veicina mantojuma saglabāšanu un paaugstina izpratnes līmeni par to. Izplatīts Baltijas jūrā un Atlantijas okeāna austrumdaļā.
3) Tūrisms un akvakultūra
   Laivu braucieni, snorkelēšana un niršana akvakultūras infrastruktūras tiešā tuvumā. Kalpo kā alternatīvs ienākumu avots akvakultūras nozares uzņēmējiem, veicina izpratni par vietējiem akvakultūras produktiem un veido akvakultūras attīstībai nepieciešamo toleranci. Pašlaik darbojas nelielā apjomā, galvenokārt Vidusjūrā un Atlantijas okeānā, populāra nodarbe Maltā un Portugālē.
4) Vēja enerģētika un tūrisms
   Piejūras vēja enerģijas parku apmeklēšana (unikālā izvietojuma dēļ vēja turbīnas var kļūt par interesantu apskates objektu), skatu laukumu izbūve blakus vēja turbīnām (roņu uzturēšanās vietai, nirēju atpūtas vietai, restorānam). Palīdz mazināt aizspriedumus un bieži apmeklētu vietu veidā dod tuvējiem reģioniem papildu ekonomisko labumu. Piemēri atrodami Ziemeļjūras un Baltijas jūras piekrastē.
5) Vēja enerģētika un zivsaimniecība
   Mērķtiecīgs telpas sadalījums (nosacījumu ieviešana attiecībā uz zvejošanu vēja ģeneratoru tuvumā), darbaspēka un ūdens transportlīdzekļu sadalījums. Alternatīvs ienākumu avots zvejniekiem, piem., uzraudzības nolūkos. Mazina konfliktus starp t. s. jauno un veco pasauli. Piemēri no Anglijas, Holandes un Dānijas (zvejošana atļauta starp vēja turbīnām).
6) Vēja enerģētika un akvakultūra
   Vēja ģeneratoru izmantošana akvakultūras infrastruktūras vajadzībām vai jaunu infrastruktūras risinājumu attīstīšanai. Vēja ģeneratoru teritorijas izmantošana gliemeņu audzēšanai. Ļauj samazināt izdevumus un ievirzīt audzēšanu dziļāk jūrā. Piemēru šobrīd vēl nav daudz.

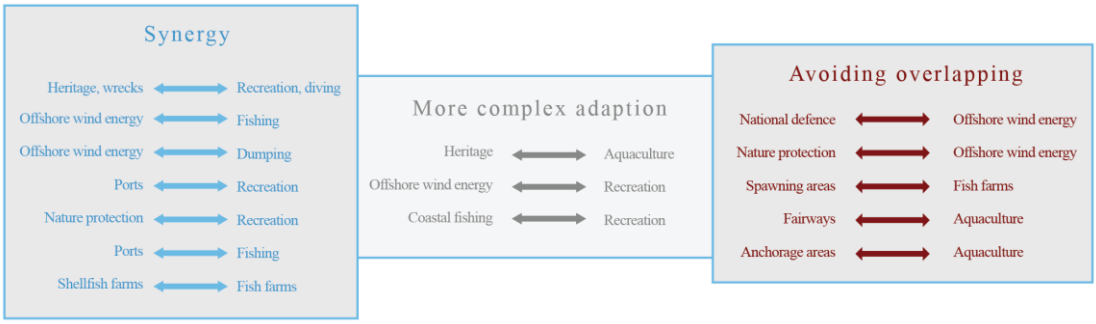
Sešas pirmās kombinācijas ir piemērotas arī Igaunijas jūras teritorijai. Turpmākie kopīgās lietošanas veidi Igaunijas jūras teritorijai tiešā veidā nav piemērojami sakarā ar mūsu jūras īpatnībām, audzēšanas resursiem un infrastruktūru, taču tie labi parāda, kādas ir kopīgās lietošanas iespējas kopumā.

7) Naftas un gāzes platformu otrreizēja izmantošana
   Vairs nelietojamo platformu (daļēja) izmantošana alternatīvā veidā – mākslīgie rifi; LNG platformas, akvakultūras vai atjaunojamās enerģētikas infrastruktūra. Ļauj samazināt izdevumus un veicina cilvēka ietekmētās jūras teritorijas ilgtspējīgu izmantošanu. Pašlaik nav piemēru, taču ir sagatavoti attīstības projekti naftas un gāzes platformām Ziemeļjūrā un Adrijas jūrā.
8) Viļņu enerģija un akvakultūra
   Akvakultūras fermu un viļņu enerģijas infrastruktūras attīstīšana fiziskā sasaistē vai tiešā tuvumā, kas ļauj saimniecībā tiešā veidā izmantot viļņu enerģiju. Samazina saistītās izmaksas. Pirmie piemēri ir izveidoti Skotijā.
9) Vēja enerģētika un viļņu enerģija, kā arī paisuma un bēguma enerģija
   Vienotas atjaunojamās enerģijas ražošanas infrastruktūras izveidošana īpašu fizisku platformu veidā, kuras var izmantot dažādiem enerģijas ieguves veidiem. Ļauj saražot maksimālu enerģijas daudzumu uz vienu jūras jūdzi, tai pašā laikā samazinot uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksas, kā arī samazinot konfliktus starp ieinteresētajām pusēm. Pirmie attīstības projekti tiek īstenoti Skotijā.

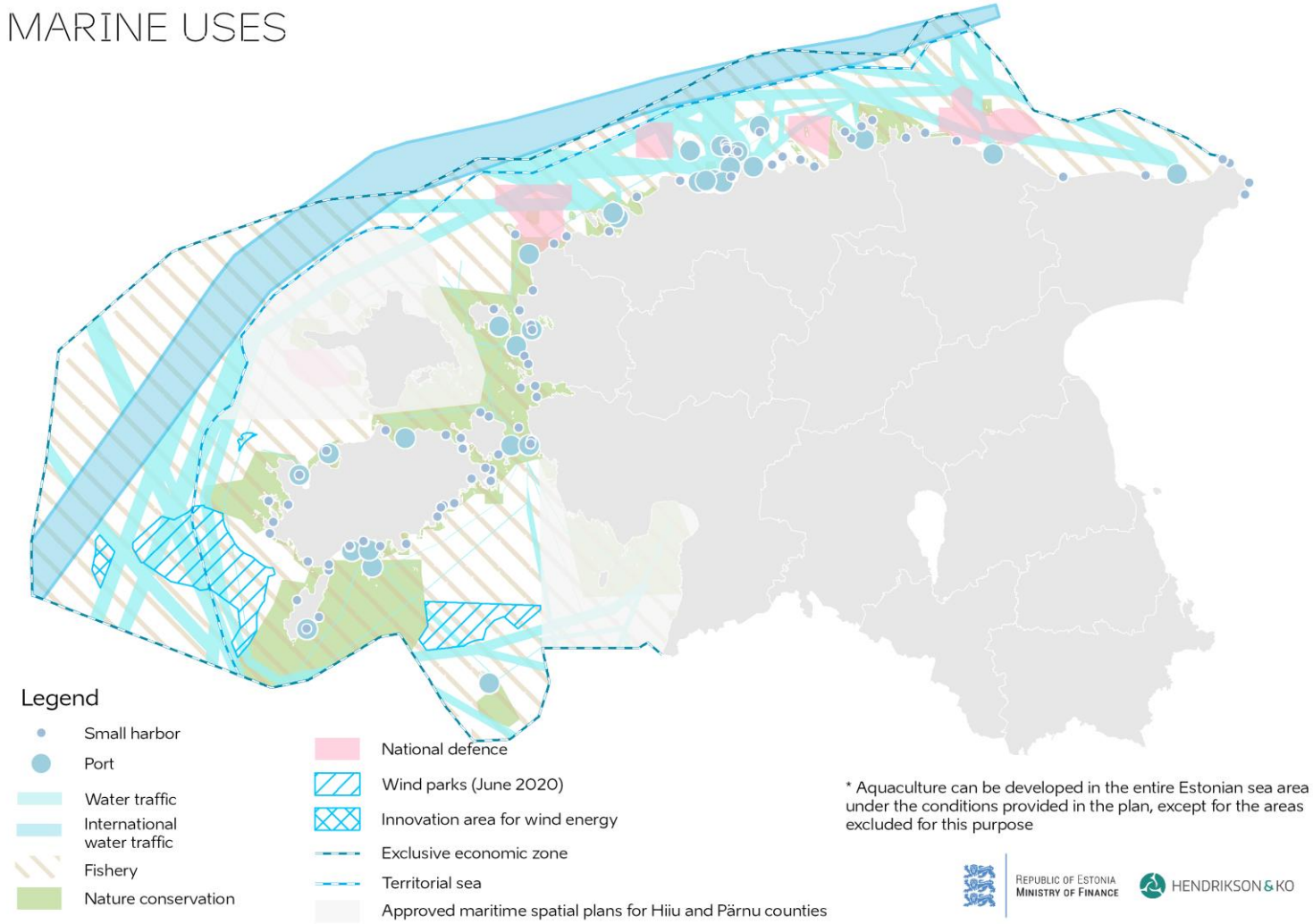
Katram jūras izmantošanas veidam ir savas īpatnības: tie var aptvert vai nu visu jūras teritoriju, vai tikai nelielu tās daļu; ar jūru saistītā darbība var būt tāda, kas izslēdz pārējos

[14] Eiropas Komisijas MUSES projekts *Ocean Multi-Use Action Plan*, skat. https://www.msp-platform.eu/practices/ocean-multi-use-action-plan

izmantošanas veidus, vai tieši otrādi – tās veiksmīgai īstenošanai nepieciešama saikne ar citām darbībām (skat. shēmu 5.1.2). Kopīgās lietošanas iespējamību precizē pamatnostādnes un nosacījumi, kas izklāstīti turpmākajās sadaļās jūras teritorijas izmantošanas veidu griezumā. Jūras teritorijas kopīga lietošana atspoguļota arī plānojuma risinājumā, dažādu izmantošanas veidu telpiskajā saistījumā (skat. shēmu 5.1.3).



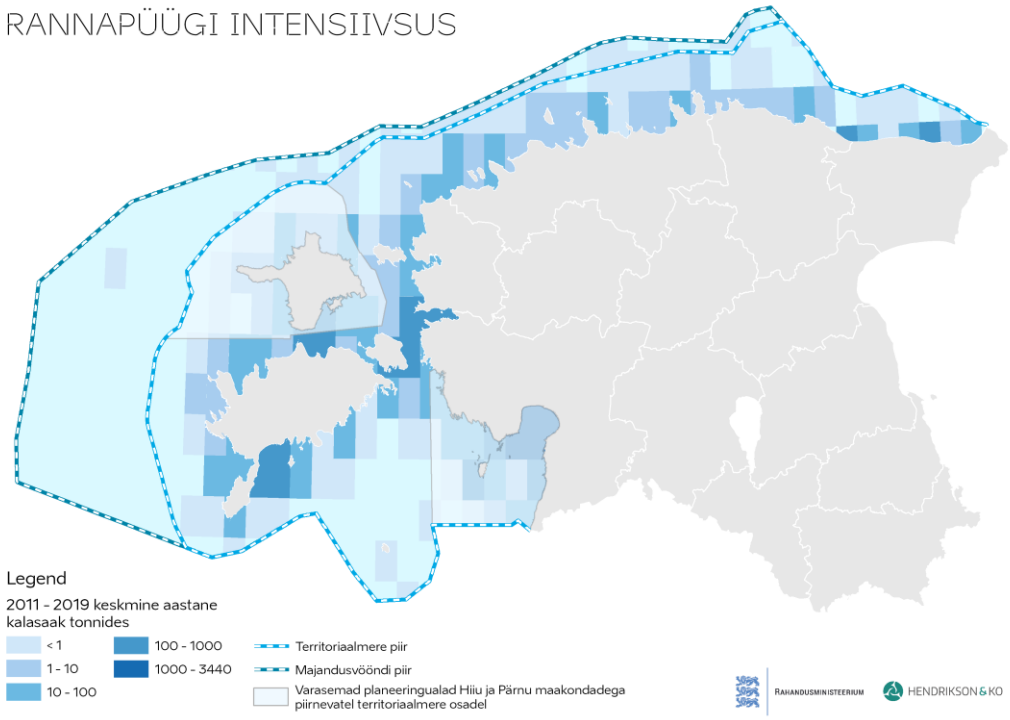
Shēma 5.1.2. Dažādu izmantošanas jomu savstarpējo saikņu piemēri.



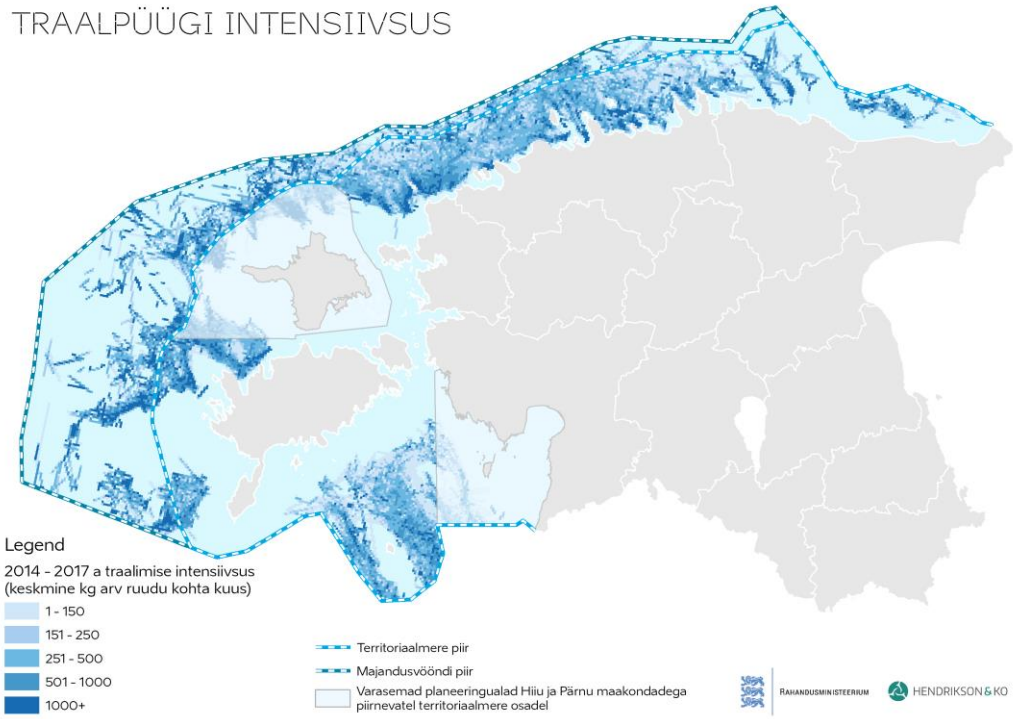
Shēma 5.1.3. Plānojuma risinājums. Jūras teritorijas kopīga lietošana.

5.2 Zvejniecība

Zvejošana notiek visā Igaunijas jūras apgabalā, izņemot teritorijas, kurās ar likumu ir noteikti zvejas ierobežojumi. Laika gaitā ir izveidojušies reģioni ar intensīvāku nozveju, tie pamatā saglabāsies arī jūras teritorijas kopīgās lietošanas ietvaros.



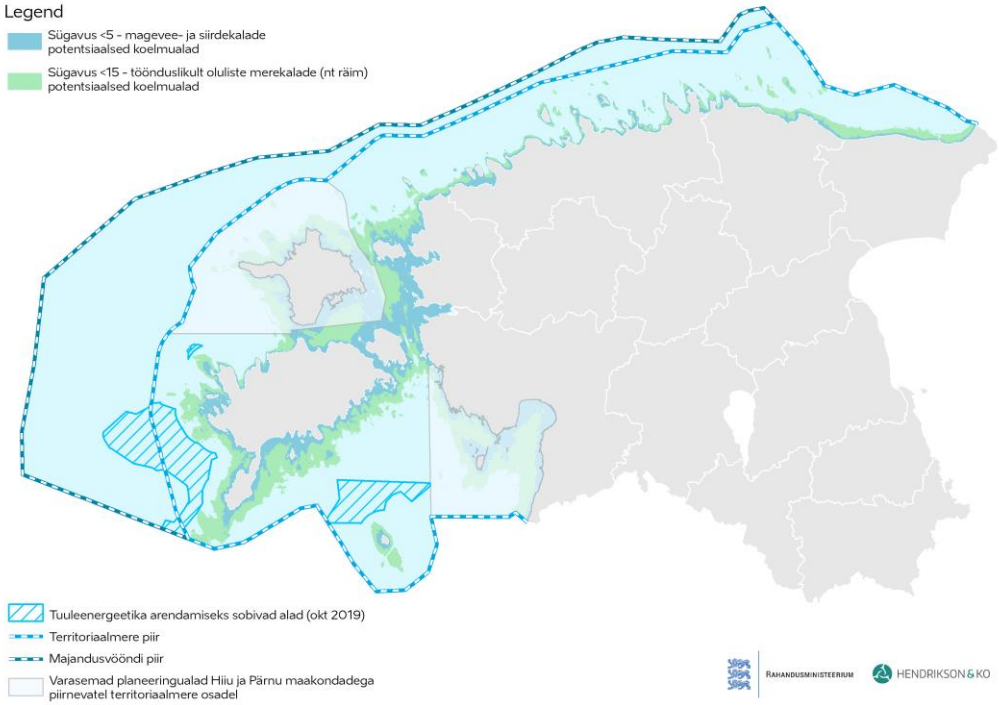
Shēma 5.2.1. Piekrastes zvejas intensitāte.



Shēma 5.2.2. Zvejas ar traļiem intensitāte.

Pamatnostādnes:

1. Piekrastes zveja un atpūtas zveja ir intensīvāka tajos reģionos, kuri atrodas tuvāk piekrastei vai kuros jūra ir seklāka.
2. Dažādās jūras teritorijas daļās ir jāsaglabā svarīgās nārsta vietas, lai nodrošinātu zivju krājumu dabisku atjaunošanos (apkopojums redzams zemāk sniegtajā shēmā). Nārstošanai ir piemērotas piekrastes ūdeņu teritorijas, kas labāk aizsargātas pret viļņošanos, it īpaši Veinameres (*Väinamere*) šaurums, tāpat arī pussalu gali (bute) un atklātās jūras sēkļi (rudens reņģe, bute).



Shēma 5.2.3. Potenciālās nārsta vietas (shēmā tās attēlotas vispārinātā veidā, ņemot vērā tikai jūras teritorijas dziļumu).

3. Ir jāsaglabā / jāizveido brīva piekļuve zvejas vietām (piekrastes zvejošana un zveja ar traļiem), zvejas ostām un izkraušanas vietām, lai nodrošinātu zivju resursu efektīvu izmantošanu.

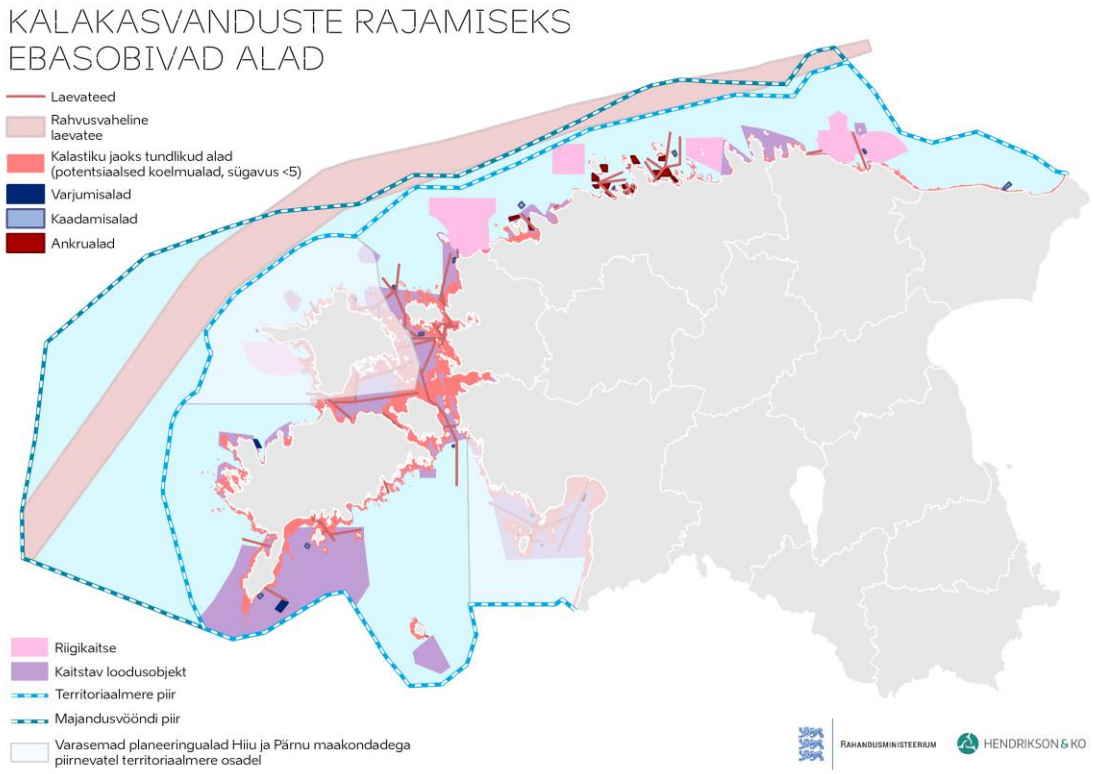
Nosacījumi:

1. Bara zivju (reņģu un brētliņu) ķeršanai paredzētā zveja ar traļiem Igaunijā ir atļauta vietās, kur jūras dziļums pārsniedz 20 m. Seklākās teritorijās zveja ar traļiem nodarītu kaitējumu jūras gultnei, līdz ar to – arī bioloģiskajai daudzveidībai.
2. Būvējot ostas un tiltus, attīstot akvakultūru, ierīkojot cauruļvadus, uzstādot vēja ģeneratorus, veidojot aizsprostus, ierīkojot siltumsūkņus, iegremdējot jūras gultnē kabeļus vai būvējot jebkuru citu pastāvīgu objektu, atļaujas izsniegšanas procedūras laikā jāpārliecinās, ka objekts neatstās negatīvu iespaidu uz zivju nārsta vietām. Ja nepieciešams, jāveic papildu izpēte.

5.3 Akvakultūra

5.3.1 Zivju audzēšana

Igaunijai kā jūras valstij ir augsts zivju rūpnieciskās audzēšanas potenciāls. Jūras teritorijas plānojums nenosaka, kuras teritorijas ir piemērotas zivju audzēšanai, jo atklātās jūras zivaudzētavu tehnoloģija atrodas attīstības posmā un piemēroto reģionu noteikšana varētu nepamatoti ierobežot uz vides apstākļiem balstīto jūras nozaru izaugsmi. Jāizvairās no zivaudzētavu ierīkošanas teritorijās, kuras šādai darbībai nav piemērotas (skat. shēmu 5.3.1). Zivkopības attīstības virzienam jāatbilst plānojuma pamatnostādnēm un nosacījumiem.



Shēma 5.3.1.1. Apgabali, kuros zivaudzētavu ierīkošana nav iespējama.

Pamatnostādnes:

1. Ja zivaudzētavu teritorijas sakrīt ar ūdensceļu zonām, tad, plānojot attīstību, ieteicams dot priekšroku apgabaliem, kas atrodas ārpus ūdensceļu satiksmes zonām. Nepieciešama sadarbība ar Jūrlietu pārvaldi, lai varētu balstīties uz jaunākajiem datiem par ūdens transportu.
2. Akvakultūras jomā ir atbalstāmi t. s. kopu risinājumi: jūras zivkopība, kas palielina barības vielu daudzumu, tiek kombinēta ar aļģu un / vai gliemeņu audzēšanu, kas samazina barības vielu daudzumu un notiek tajā pašā vietā vai tuvējā reģionā. Turklāt akvakultūrā dažādas sugas iespējams attīstīt arī atsevišķi. Priekšroka dodama plašākiem kopu risinājumiem, kas balstās uz jūras-sauszemes saiknēm (piem., darbaspēka, infrastruktūras, kuģu kopīga izmantošana u. tml.). Ir svarīgi iesaistīt zvejniekus un citus jūras lietotājus akvakultūras objektu uzturēšanā, lai mazinātu ar jūru saistītās nodarbinātības sezonalitāti.

Nosacījumi:

1. Zivju audzēšanas līdzsvarota attīstība tiek veicināta ārpus tiem apgabaliem, kuros zivaudzētavu ierīkošana nav iespējama (skat. shematisko karti 5.3.1.1.).
2. Zivaudzētavas tiek ierīkotas atklātās jūras teritoriju dziļākās (>5 m) vietās, lai samazinātu piesārņojuma lokālo ietekmi. Atklātā jūrā barības vielas labāk izkliedējas intensīvas ūdens kustības dēļ, turklāt lielākā dziļumā parasti tiek mazāk ietekmēta biota (jūras gultnes biotopi, nārsta vietas u. tml.).
3. Ar zivaudzētavas ierīkošanu saistītā ietekme nedrīkst pārsniegt jūras videi pieņemamo slodzi, vajadzības gadījumā jāveic vides aizsardzības pasākumi[15].
4. Zivju audzēšana netiek plānota valsts īpaši aizsargājamās zonās.
5. Zivju audzēšana netiek plānota kuģošanas ceļu, t. sk. starptautisko kuģošanas ceļu vietās.
6. Zivju audzēšana netiek plānota STS (no kuģa uz kuģi) zonās.
7. Zivju audzēšana netiek plānota dabas aizsardzības objektos.
8. Zivju audzēšana netiek plānota materiālu nogremdēšanas zonās.
9. Zivju audzēšana netiek plānota enkurošanās vietās.
10. Zivju audzēšana netiek plānota kuģu stāvvietās.
11. Zivju audzēšana netiek plānota kultūras pieminekļu un zemūdens pieminekļu aizsardzības zonās.
12. Plānojot zivju audzēšanu kabeļu koridorā, jānovērš ar kabeļa sabojāšanu saistītie riski[16].
13. Atļaujas izsniegšanas procedūras / vides novērtējuma līmenī, lemjot par zivaudzētavas atrašanās vietu un tehnoloģisko risinājumu, nepieciešams:
    a. novērtēt ietekmi uz zivju nārsta vietām un zivju faunu kopumā, paredzēt nepieciešamos vides aizsardzības pasākumus. Ietekme uz „Natura“ teritoriju aizsardzības mērķiem nav pieļaujama.
    a. novērtēt ar zivaudzētavu mijiedarbību saistītos biodrošības riskus[17]; ja nepieciešams, noteikt attālumu starp dažādu uzņēmumu zivaudzētavām, kāds nepieciešams biodrošības risku novēršanai.
    b. novērtēt ar zivaudzētavu izveidi saistītos riskus attiecībā uz svešzemju sugu izplatību, kā arī ģenētisko sajaukšanos starp zivsaimniecībā audzētajām un savvaļas sugām;
    c. sadarboties ar Aizsardzības ministriju, lai novērtētu vēsturisko spridzekļu u. c. bīstamo objektu atrašanas varbūtību attiecīgajā teritorijā.
    d. sadarboties ar kabeļu īpašniekiem, lai noteiktu zemūdens kabeļu un cauruļvadu atrašanās vietas un mijiedarbības iespējamību.
    e. gadījumos, kad zivkopības teritorijas pārklājas ar ūdens transporta zonām, – sadarbībā ar Jūras pārvaldi precizēt zivaudzētavas atrašanās vietu un ūdensceļu satiksmes norisi, pamatojoties uz aktuāliem datiem, cita starpā novērtējot gan ietekmi uz kuģošanu (ieskaitot gan ilgāka

[15] Zivaudzētavas darbība nedrīkst izraisīt jūras vides stāvokļa pasliktināšanos reģionos, kur tas ir labs vai teicams, turklāt zivju audzēšana nedrīkst traucēt panākt vismaz labu jūras vides stāvokli teritorijās, kur tas šobrīd ir slikts, kā arī nedrīkst būt par šķērsli Baltijas jūras rīcības plāna mērķu īstenošanai. *Ja no zivaudzētavas jūrā nokļūst barības un piesārņojošo vielu papildu dauzums, vajadzības gadījumā jūra no tām ir jāaatīra.*

[16] Jūras kabelis tiek aizsargāts dažādos veidos, atkarībā no atrašanās vietas. Risks ir zemāks kabeļiem, kas iegremdēti jūras gultnē un / vai nosegti ar betona plātnēm.

[17] Ar biodrošību tiek saprasta nepieciešamība novērst slimību izraisītāju un parazītu nokļūšanu no audzētavām savvaļā un otrādi, kā arī nepieļaut slimību izraisītāju un parazītu pārvietošanos starp dažādām netālu esošām audzētavām.

brauciena ekonomisko ietekmi, gan paaugstinātu riska līmeni, kas saistīts ar satiksmes ierobežojumiem un blīvumu).

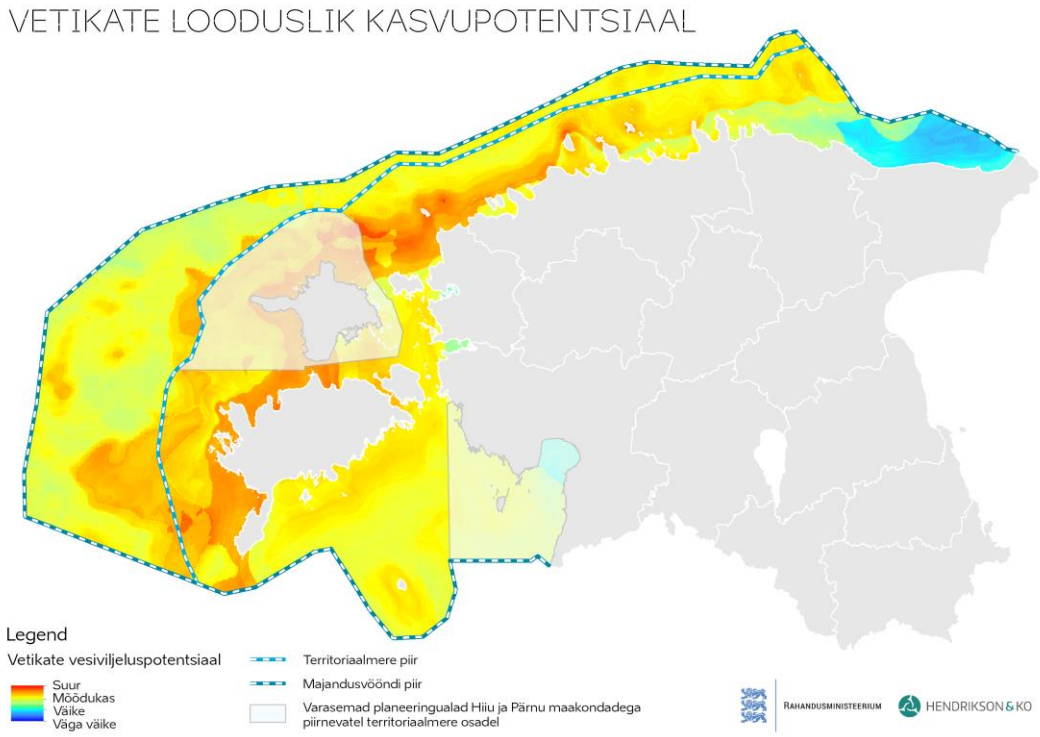
f. gadījumos, kad zivkopības teritorijas pārklājas ar kultūras pieminekļu aizsargjoslām, arheoloģisko atradumu vietām un vraku zonām, precizēt kopējo ietekmi sadarbībā ar Kultūras mantojuma pārvaldi.

g. zivkopības teritoriju un derīgo izrakteņu atradņu pārklāšanās gadījumā precizēt kopējo ietekmi sadarbībā ar Zemes dienestu.

5.3.2. Gliemeņu un aļģu audzēšana

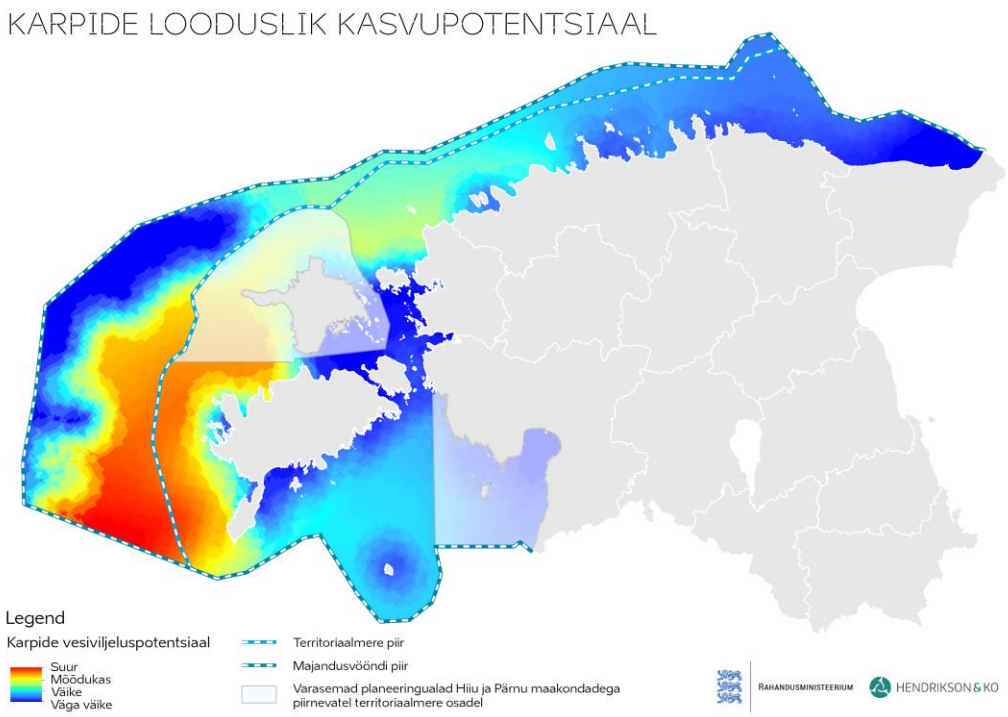
Igaunijas jūras teritorijā ir augsts ēdamo gliemeņu audzēšanas potenciāls. Balstoties uz pašreizējām zināšanām, ēdamo gliemeņu ražīgums Igaunijas atklātajā jūrā var būt tikpat liels kā Dānijas jūras šaurumos, ja tiek izmantotas labākās reģionālās tehnoloģijas un tiek plānots, ka lielo saimniecību ražošanas izmaksas būs ekonomiski konkurētspējīgas.

Pamatojoties uz Jūras teritorijas pamatpētījumu[18], gliemeņu audzēšanai piemērotie jūras reģioni atrodas galvenokārt uz rietumiem no Sāremā (*Saaremaa*) un Hījumā (*Hiiumaa*) salām. Aļģu audzēšana ir perspektīva vēl arī Veinamere (*Väinamere*) šauruma un Somijas līča rietumdaļā.



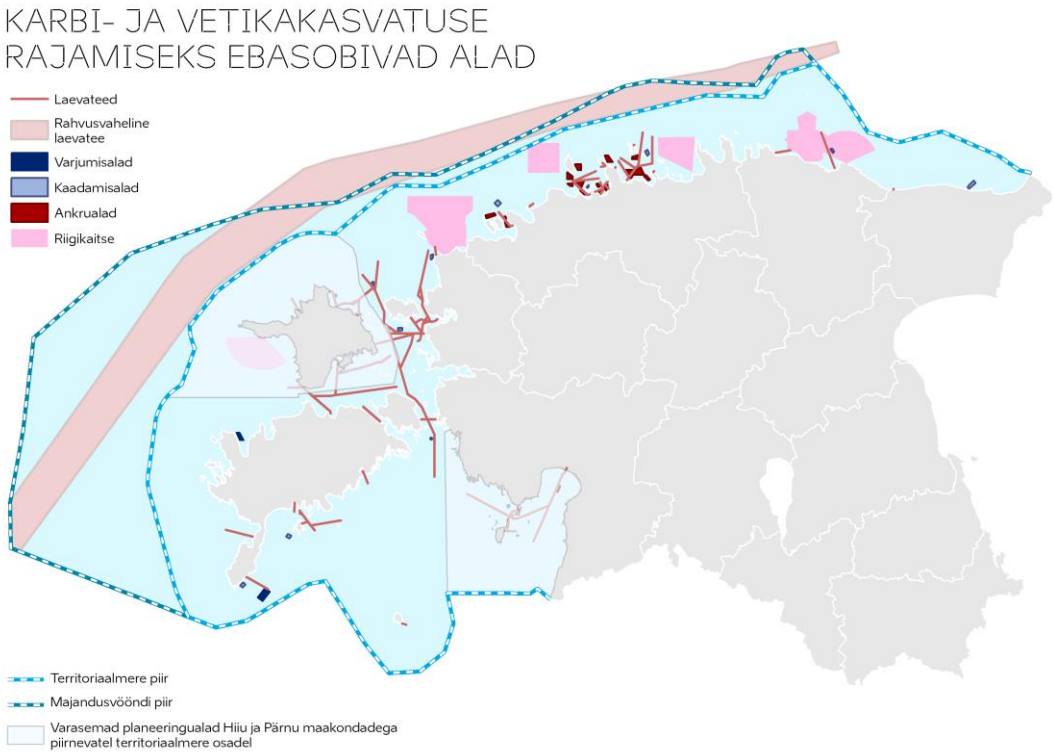
Shēma 5.3.2.1. Aļģu dabīgais augšanas potenciāls.

[18] Lai noskaidrotu gliemeņu un aļģu akvakultūrai piemērotās teritorijas un noteiktu gliemeņu audzēšanas potenciālu, tika izmantota vislabākā pieejamā informācija par pētāmā jūras apgabala fizikālajām un ķīmiskajām īpašībām, kā arī par jūras gultnes biotu un dzīvotnēm. Akvakultūrai piemērotie reģioni tika noteikti, pamatojoties uz ūdens bezmugurkaulnieku un makroaļģu sugu augšanas potenciāla kartēm. Tās sagatavotas ar EJZF projekta „Akvakultūras reģionālo plānu izstrāde iespējamā vides spiediena pārvaldībai" atbalstu. Modelējums precizēts 2019. gada vasarā. Pētījums atrodams šeit.



Shēma 5.3.2.2. Gliemeņu dabīgais augšanas potenciāls.

Jūras teritorijas plānojuma kartēs iezīmēts audzējamo aļģu un gliemeņu dabīgais augšanas potenciāls (skat. shematisko karti augstāk). Aļģu un gliemeņu audzēšanas attīstība ir iespējama arī ārpus augsta un vidēja potenciāla teritorijām, taču tur tā var nebūt mērķtiecīga nepiemērotu augšanas apstākļu dēļ. Pārskats par gliemeņu un aļģu audzēšanai nepiemērotām teritorijām sniegts shematiskajā kartē, kas redzama zemāk.



Shēma 5.3.2.3. Apgabali, kur gliemeņu un aļģu audzētavu ierīkošana nav iespējama.

Sagaidāms, ka akvakultūrai, jo īpaši gliemeņu audzēšanai, būs pozitīva mijiedarbība ar vēja ģeneratoru uzstādīšanu. Vēja ģeneratoru pamati ir gliemenēm piemērota augšanas vide un piedāvā labvēlīgus risinājumus audzētavu līniju nostiprināšanai.

Pamatnostādnes:

1. Gliemeņu un aļģu audzētavu līdzsvarota attīstība jāveicina šim mērķim dabiski piemērotās vietās ārpus tiem apgabaliem, kuros gliemeņu un aļģu audzēšana nav iespējama (skat. iepriekš sniegto shematisko karti).
2. Gadījumos, kad gliemeņu un aļģu audzēšanas teritorijas pārklājas ar ūdens transporta zonām, ieteicams dot priekšroku attīstībai teritorijās, kuras atrodas ārpus ūdensceļu satiksmes zonām. Ir nepieciešama sadarbība ar Jūras pārvaldi, lai tiktu izmantoti jaunākie dati par ūdens transporta satiksmi.
3. Akvakultūrā atbalstāmi t. s. kopu risinājumi: jūras zivkopība, kas palielina barības vielu daudzumu, tiek kombinēta ar aļģu un / vai gliemeņu audzēšanu, kas samazina barības vielu daudzumu. Turklāt aļģu un / vai gliemeņu audzēšana var attīstīties arī telpiski atdalīti no akvakultūras. Priekšroka dodama arī plašākiem kopu risinājumiem, kas balstās uz jūras-sauszemes saiknēm (piem., darbaspēka, infrastruktūras un kuģu kopīga izmantošana u. tml.). Svarīga ir zvejnieku un citu jūras lietotāju iesaiste akvakultūras objektu uzturēšanā, lai mazinātu ar jūru saistītās nodarbinātības sezonalitāti.
4. Priekšroka dodama gliemeņu un / vai aļģu audzēšanai vēja enerģētikas teritorijās, lai panāktu pozitīvu kopējo ietekmi, pateicoties jūras teritorijas kopīgajai telpiskajai izmantošanai (atrašanās tajā pašā jūras telpā) un, iespējams, kopīgai infrastruktūras lietošanai.
5. Gliemeņu un aļģu audzētavās jāveic atjaunojamās enerģijas izmantošana / ražošana pašas audzētavas vajadzībām, izņemot vēja enerģētikas izmantošanu / ražošanu.

Nosacījumi:

2. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota valsts īpaši aizsargājamās teritorijās.
3. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota kuģošanas ceļu, t. sk. starptautisko kuģošanas ceļu zonās.
4. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota enkurošanās vietās.
5. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota STS (no kuģa uz kuģi) teritorijās.
6. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota gremdēšanas zonās.
7. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota kuģu stāvvietās.
8. Gliemeņu un aļģu audzēšana netiek plānota kultūras pieminekļu un zemūdens pieminekļu aizsardzības zonās.
9. Plānojot gliemeņu un aļģu audzēšanu dabas aizsardzības objektu teritorijās, mijiedarbības ticamība jānoskaidro kopā ar Vides pārvaldi.
10. Plānojot gliemeņu un aļģu audzēšanu kabeļu koridorā, jānovērš ar kabeļa sabojāšanu saistītie riski [19].
11. Atļaujas izsniegšanas procedūras/vides novērtējuma līmenī, lemjot par gliemeņu un aļģu audzētavas atrašanās vietu un tehnoloģisko risinājumu, nepieciešams:
    a. novērtēt ietekmi uz zivju nārsta vietām un zivju faunu kopumā, paredzēt nepieciešamos vides aizsardzības pasākumus. Ietekme uz „Natura“ teritoriju aizsardzības mērķiem nav pieļaujama.

[19] Jūras kabelis tiek aizsargāts dažādos veidos, atkarībā no atrašanās vietas. Risks ir zemāks kabeļiem, kas iegremdēti jūras gultnē un / vai nosegti ar betona plātnēm.

b. sadarboties ar Aizsardzības ministriju, lai novērtētu vēsturisko spridzekļu un citu bīstamo objektu atrašanas varbūtību interesējošajā teritorijā.
c. sadarboties ar kabeļu īpašniekiem, lai noteiktu zemūdens kabeļu un cauruļvadu mijiedarbības vietas un varbūtību.
d. gadījumos, kad gliemeņu un aļģu audzēšanas teritorijas pārklājas ar ūdens transporta zonām, – sadarbībā ar Jūras pārvaldi precizēt audzētavas izvietojumu un ūdens transporta funkcionēšanu, pamatojoties uz aktuāliem datiem, cita starpā novērtējot ietekmi uz kuģošanu (tai skait gan ilgāka brauciena ekonomisko ietekmi, gan paaugstinātu riska līmeni, kas saistīts ar satiksmes ierobežojumiem un blīvumu).
e. gadījumos, kad gliemeņu un aļģu audzēšanas teritorijas pārklājas ar kultūras pieminekļu aizsargjoslām, arheoloģisko atradumu vietām un vraku zonām, – precizēt kopējo ietekmi sadarbībā ar Kultūras mantojuma pārvaldi.
f. gadījumos, kad gliemeņu un aļģu audzēšanas teritorijas pārklājas ar pārklājas ar atradņu zonām, – sadarbībā Zemes dienestu precizēt kopējās funkcionēšanas ietekmi.

5.4. Jūras transports

5.4.1. Kuģu satiksme

Vēsturiski jūras teritoriju galvenie izmantotāji ir bijuši kuģi. Lai pārvietotos starp ostām, saskaņā ar navigācijas loģiku tiek izmantotas plašas teritorijas. Optimālā maršruta izvēle ir atkarīga no kuģa izmēriem, tipa, ūdens plašumos pastāvošajiem riskiem, vēja stipruma, viļņu augstuma u. c. faktoriem. Jaunie jūras teritorijas izmantošanas veidi daudzās vietās var ieviest ierobežojumus, kuru dēļ nākas mainīt kuģu satiksmes ceļus – tos sašaurināt vai novirzīt. Ir svarīgi, lai tiktu ņemti vērā katras konkrētās vietas īpašās iezīmes, apvidus līdzšinējā satiksmes struktūra un teritorijas jaunās izmantošanas vajadzības, bet lai ierobežojumu dēļ kuģu satiksme netiktu novirzīta šaurākos „koridoros" tajās vietās, kur konkurējošu interešu nav.

Jūras plānojums atspoguļo navigācijas informācijā publicētos kuģošanas ceļus[20] un nosaka satiksmes biežumu, kā arī galvenos kuģošanas virzienus aptverošās ūdens transporta teritorijas.[21] Pārējā jūras teritorijā kuģu satiksme ir izkliedēta un reta. Kuģu

[20] Starptautiskas nozīmes kuģošanas ceļiem, kurus izmanto lielie kuģi un kur satiksme ir intensīva, teritorijas platumu W aprēķina pēc formulas W = Ws + 2 (Wr + Wc), kur Ws – joslas platums, kas atbilst 4 kuģa garumiem, Wc – drošības rezerve, kas nepieciešama pilnīgai sadursmes novēršanai un atbilst 6 kuģa garumiem, Wr – 0,3 M rezerve sadursmes novēršanai nepieciešamā iepriekšēja manevra veikšanai.* Kuģu garums tika analizēts, pamatojoties uz AIS datiem, un formulā ir izvēlēts pa kuģu ceļiem pārvietojošos kuģu maksimālais garums 98,5 %. Tiem kuģu ceļiem, par kuriem navigācijas informācijā papildus ass raksturojumam ir sniegts arī kuģošanas ceļa laukums, kā teritorijas platums tiek norādīts kuģu ceļa platums un drošības rezerve netiek pievienota. Tupretī tiem kuģu ceļiem, kuriem navigācijas informācijā ir publicēts tikai ass raksturojums, jābūt 200 m vai 400 m platiem (kuģu ceļa ass virzienā), balstoties uz datiem par vislielākajiem kuģiem, kas pārvietojas pa šo kuģošanas ceļu.

[21] Ūdensceļu teritorijas tiek noteiktas sadarbībā ar Jūras pārvaldi, pielietojot metodiku, kas paredz ūdensceļa ass noteikšanu ar AIS atbilstoši ķīļūdenim. Starptautiskas nozīmes ūdensceļu satiksmes zonas ar lieliem kuģiem un intensīvu satiksmi, apgabala platums W, aprēķināts pēc formulas W = Ws + 2 (Wr + Wc), kur Ws ir skrejceļa platums 4 kuģa garumi, Wc un drošības rezerve pilnīgai sadursmju novēršanai 6 kuģa garums un 0,3 M rezerve par iepriekšējo manevru, lai izvairītos no sadursmes ar Wr ir. * Kuģa garumu analizē, pamatojoties uz AIS datiem; Vietējās nozīmes ūdensceļu satiksmes zonas īsākiem kuģiem (piemēram, zvejas laivām, prāmjiem un atpūtas kuģiem) ir par 400 m vai 200 m platākas. Lielākajām ostām, kurās nav kuģojamu ūdensceļu (piem., Sāremā, Vēres osta) , ir noteikta 400 m plata ūdens transporta satiksmes josla atbilstoši AIS noteiktā ķīļūdens izvietojumam. Vietā, kur ūdensceļš šķērso sēkli vai buferzonu, joslas platums ir samazināts, ņemot vērā šajā apgabalā kursējošo kuģu lielumu. Tur, kur AIS noteiktais ķīļūdens ir izkliedēts un vairs nepārprotami neiezīmē vienu skaidru virzienu, ūdensceļa teritorija ir beigusies.

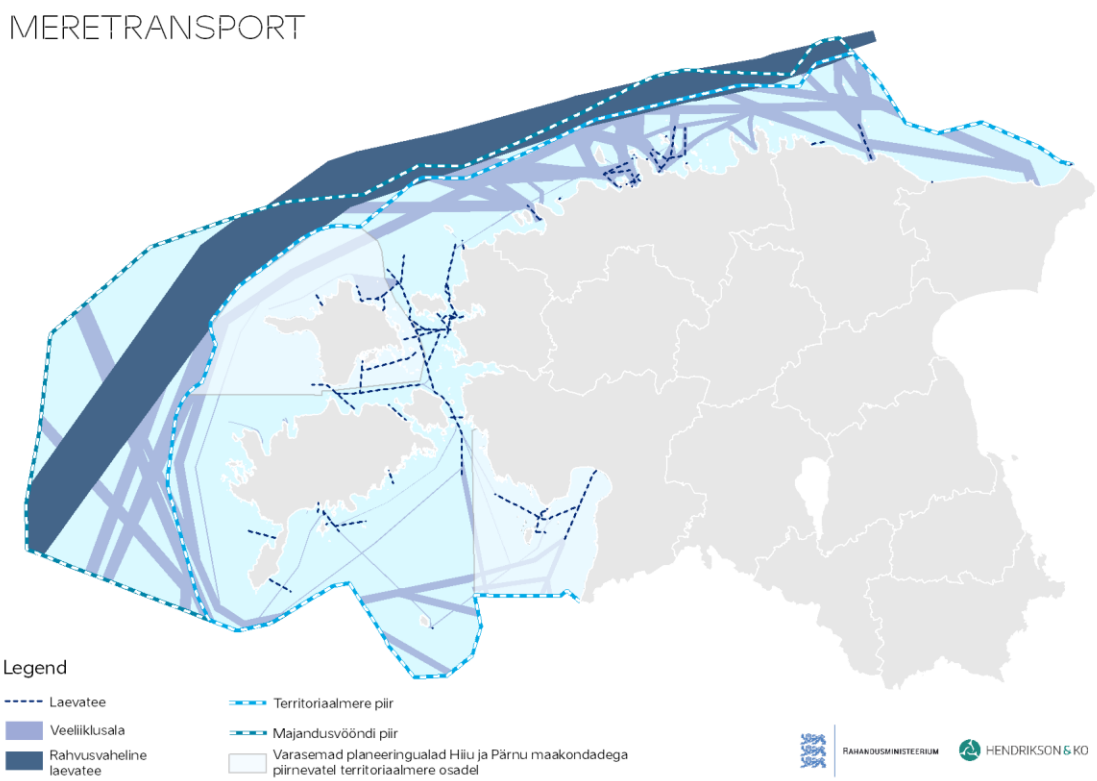
satiksme ir atļauta arī ārpus kuģošanas ceļiem un ūdens transporta teritorijām, ja dabiskie apstākļi, kuģa izmēri un pastāvošie ierobežojumi to pieļauj un ja tas ir nepieciešams.

Vietās, kur kuģošanas ceļa atrašanās vietu nosaka dabiskie ierobežojumi, parasti jau pastāv projektēts, iezīmēts un kartē iekļauts kuģošanas ceļš, kura atrašanās vietas maiņa mēdz būt sarežģīta vai neiespējama. Salīdzinot ar ūdens transporta teritorijām, kuģošanas ceļi aptver relatīvi šaurāku platību, izņemot starptautiskos kuģošanas ceļus[22], ko regulē Starptautiskā jūrniecības organizācija. Izņēmuma kārtā ar citiem jūras izmantošanas veidiem var pārklāties arī kuģošanas ceļi, tomēr šādos gadījumos prioritāte ir kuģošanas ceļa saglabāšana un, pēc iespējas, papildu ierobežojumu novēršana, lai garantētu ūdens transporta drošību.

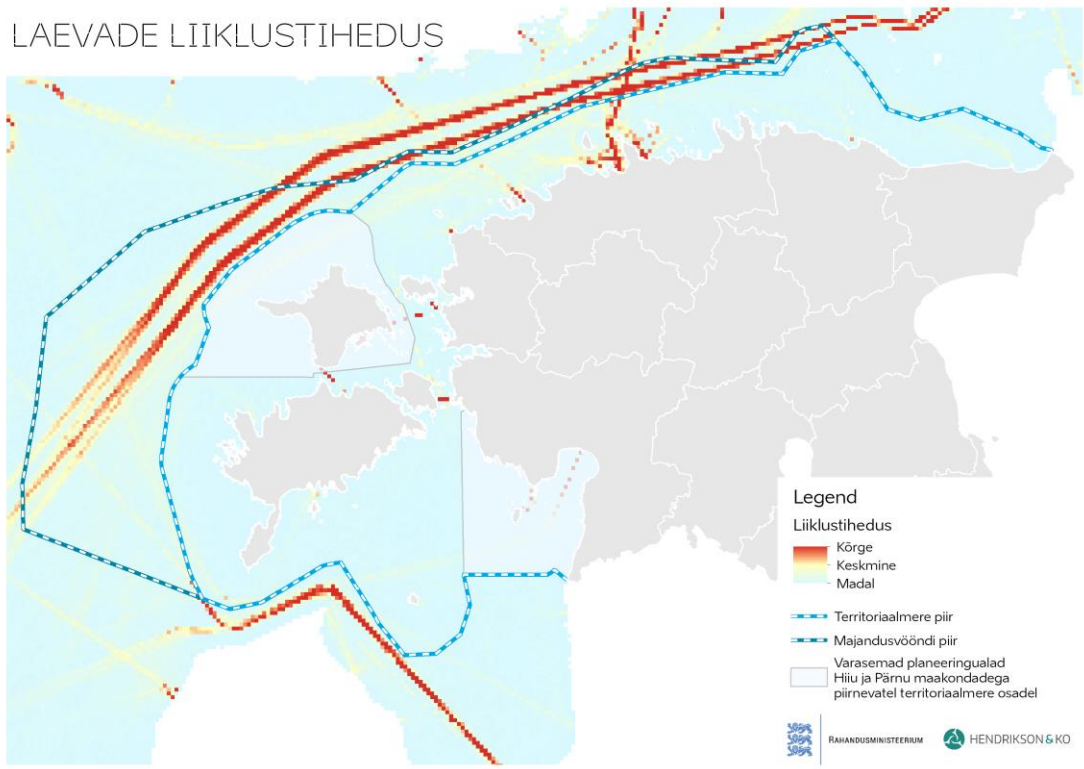
Ūdensceļu teritoriju platība parasti atstāj pietiekami daudz vietas cita veida darbībai, tomēr nodrošinot arī telpisko rezervi, kāda nepieciešama kuģu satiksmes drošības garantēšanai. Ūdens transporta teritorijas ir noteiktas, ņemot vērā vajadzību izmantot jūru arī citādā veidā. Ūdensceļu zonas šī plānojuma izpratnē var pārklāties ar citiem jūras izmantošanas veidiem.

Jaunu kuģošanas ceļu izbūve notiek Jūras pārvaldes uzraudzībā (sabiedriskās nozīmes ūdens teritorijās) vai saskaņojot darbības ar to (ostu piebraucamie ceļi). Jaunās jūras transporta teritorijas patstāvīgi veidojas noteiktā reģionā intensīvas kuģu satiksmes rezultātā un tās netiek iekļautas plānojuma zīmējumā, tomēr, nākotnē paredzot citus jūras izmantošanas veidus, atļaujas izsniegšanas procedūras līmenī un arī turpmāko stratēģisko dokumentu sastādīšanā jāņem vērā tajā brīdī spēkā esošā satiksmes kārtība, nevis plānojuma sastādīšanas laikā fiksētā situācija.

[22] Starptautisks kuģu ceļš ir teritorija, kas šķērso Igaunijas ekonomisko zonu, kurā tiek īstenoti Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) apstiprināti pasākumi un kurai ir pievienota drošības rezerve saskaņā ar metodoloģiju drošības robežas noteikšanai jūras satiksmes zonā. Starptautiskie kuģu ceļi tiek uzskatīti par līdzvērtīgu jēdzienu jūras ceļa definīcijai.



Shēma 5.4.1.1. Jūras transports

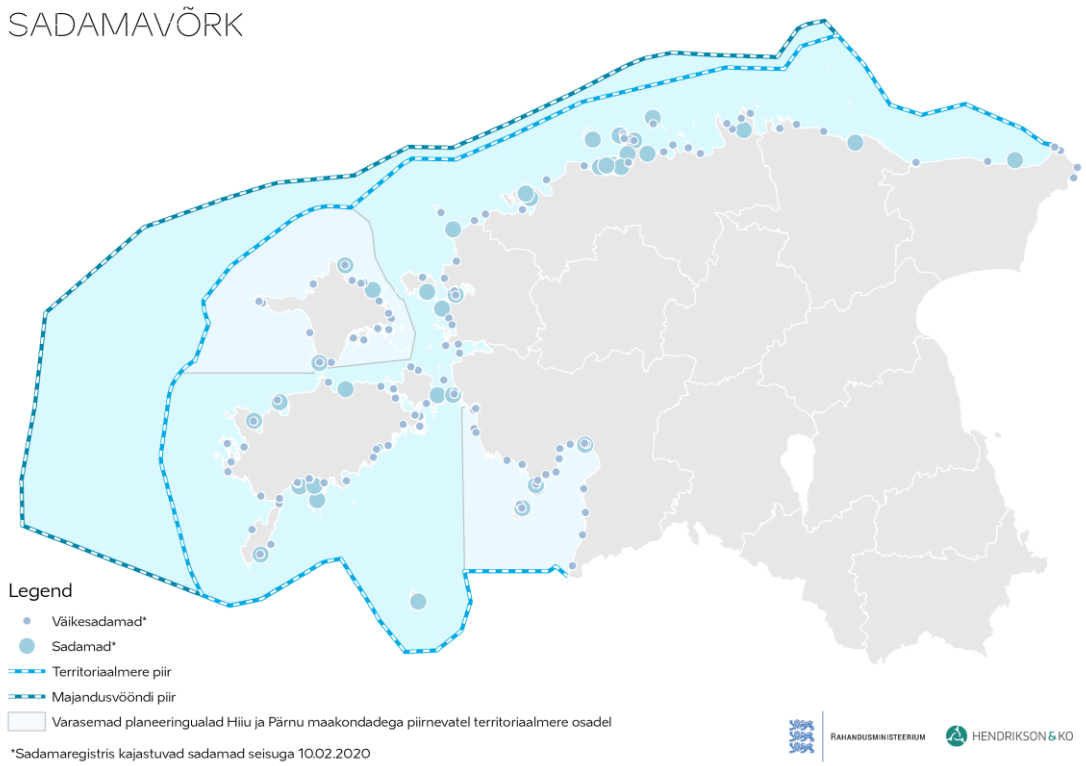


Shēma 5.4.1.2. Kuģu kustības biežums.

5.4.2. Ostas

Atšķirībā no Baltijas jūras un Somijas līča centrālās daļas dziļajiem ūdeņiem Igaunijas piekrastes jūra ir lielākoties sekla un bīstama, tāpēc droši kuģošanas ceļi ir pietiekami jāapzīmē, kā arī ir jānosaka ierobežojumi ostu ierīkošanai. Ostām piemērotākās piekrastes vietas lielākoties jau tiek šim nolūkam izmantotas. Lai gan tirdzniecības un pasažieru ostu tīkls pārsvarā ir labi attīstīts, šīs ostas jāpaplašina atbilstoši nepieciešamībai. Attīstās mazo ostu tīkls: tiek sakārtotas vecās ostas un tiek būvētas arī jaunas. No dabas viedokļa nelabvēlīga ostas atrašanās vieta nozīmē, pirmkārt, lielus izdevumus (piemēram, atkārtota padziļināšana, lai saglabātu vēlamo dziļumu, palielināta nepieciešamība pēc navigācijas zīmēm u. tml.).

Jaunu mazo ostu izbūve un esošo rekonstrukcija ir tieši atkarīga no piemērotu atbalsta programmu pieejamības, jo tās veido galveno daļu no liela mēroga investīcijām. Papildus jaunajām ostām, kas tiek ierīkotas, lai paplašinātu tūrisma ostu tīklu, lielas investīcijas nepieciešamas arī daudzām vecajām ostām, kuru būvju ekspluatācijas laiks tuvojas beigām.



Shēma 5.4.1.2. Ostu tīkls.

Priekšlikums[23]:
Jūras plānojumā tiek izvirzīts priekšlikums ieviest ostu funkcionālo klasifikāciju. Tā ļaus novērtēt ostu tīkla darbību un reģionālo līdzsvaru, kā arī veidos stiprāku pamatu ostu darbībai nepieciešamo resursu sadalei. Līdzšinējā klasifikācija neatspoguļoja ostu darbības jomu un lielumu, tādēļ ir jānovērtē ietekme uz vidi un telpiskās vajadzības gan uz sauszemes, gan jūrā.

Plānojuma izstrādes gaitā netiek definēti jau esošo ostu veidi – nākotnē katra osta to varēs izdarīt patstāvīgi, balstoties un savu reālo pieredzi, apkalpojamo kuģu veidu un piedāvātajiem pakalpojumiem. Ierosinātās klasifikācijas mērķis ir nodrošināt, lai ostas tiktu novērtētas pēc līdzīgām pazīmēm.

Viena un tā pati osta var izpildīt vairākas funkcijas. Izņēmums ir ostas, kuras veic valsts aizsardzības un valsts pārvaldes uzdevumus un kuru funkcijas ir noteiktas sar likumu.

Paredzamā funkcionālā klasifikācija	**Klasifikācija jūras teritorijas plānojuma zīmējumā**
Osta, kas veic valsts aizsardzības uzdevumus *Paredzēta tikai karakuģu un jūras spēku palīgkuģu pietauvošanai un apkalpošanai*	Zīmējumā netiek atspoguļots
Osta, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus *Paredzēta tikai tādu kuģu pietauvošanai un apkalpošanai, kuri izpilda valsts pārvaldes uzdevumus, netiek piemērota Ostu likuma sadaļa par drošības prasībām*	Osta
Tirdzniecības osta *t. sk. liela zvejas osta, remontu osta*	
Pasažieru osta *t. sk. prāmju osta*	
Osta, kas uztur satiksmi ar mazajām salām *Būtiska no reģionālās politikas viedokļa, jāizvērtē glābšanas spēju un piesārņojuma kontroles spēju izveides vajadzību. Vienlaicīgi var darboties kā tūrisma osta.*	
Zvejas osta *Pēc būtības mazā osta, var būt saistīta ar zveju ar traļiem.*	Mazā osta
Mazā osta *t. sk. tūrisma osta, mājas osta, laivu osta*	
„Vienas ģimenes/kopienas osta“ *Bieži tā ir bijusī piestātne ar nelielu pontonlaipu*	Jūras plānojumā netiek atspoguļota

[23] Priekšlikuma mērķis ir padarīt jūras teritoriju izmantošanu vieglāku un saprotamāku. Plānojuma sagatavošanas laikā tika apspriests šāds ostu funkcionālās klasifikācijas ieviešanas priekšlikums, un tika atzīts, ka par šo tēmu nepieciešama padziļināta analīze, jo priekšlikums pieprasa izmaiņu veikšanu likumdošanā, informācijas sistēmu attīstīšanu un citus pasākumus. Priekšlikums tiek iekļauts jūras plānojuma īstenošanā kā atsevišķs darbību virziens, kurā ar dažādām pusēm tiek apspriesta jaunās klasifikācijas nepieciešamība un tās saturs.

5.4.3. Ledus ceļi

Piemērotu laikapstākļu gadījumā Igaunijas jūras teritorijā tiek izveidoti ledus ceļi, kas atvieglo dzīvi salu un pussalu iedzīvotājiem un vienlaikus kalpo kā tūrisma atrakcija. Jūras teritorijā ir 6 oficiālās ledus ceļu trases (Heltermā–Rohukila *(Heltermaa–Rohuküla)*, Kuivastu–Virtsu, Terkma-Trīgi *(Tärkma–Triigi)*, Rohukila-Svibi *(Rohuküla–Sviby)*, Lao–Kihnu, Hāpsalu-Noarotsi *(Haapsalu–Noarootsi)*). Kad pazīmes liecina, ka irizveidojusies ledus ceļa ierīkošanai piemērota ledus sega, tad Jūrlietu pārvaldes ledus ceļu organizators pēc Ceļu satiksmes pārvaldes pieteikuma aptur kuģu satiksmi.

Ledus ceļu ierīkošanai piemērotas ledus kārta izveidojas aukstās ziemās, bet tā ir atkarīga arī no daudziem citiem apstākļiem (ledus kvalitāte, sniega segas biezums uz ledus, ūdens līmeņa svārstības u.c.). Ņemot vērā klimata izmaiņu radīto temperatūras palielināšanos ziemas mēnešos, ledus ceļu izveidei piemērotie apstākļi iestājas arvien retāk. Jūras teritorijas plānojumā ledus ceļu atrašanās vietas telpiski netiek definētas, tās ir atkarīgas no ledus apstākļiem konkrētajā ziemā un to noteikšanu veic Ceļu satiksmes pārvalde.

5.4.3. Jūras transporta pamatnostādnes un nosacījumi

Jūras transporta turpmākai attīstībai ir būtiski gan starptautiskie kuģošanas ceļi, gan satiksmes savienojumi ar lielajām un mazajām salām, kā arī mazo kuģu ceļu tīkls. Attīstības pamatā ir laba transporta infrastruktūras darbība: pārdomāti izveidots ostu tīkls ar iespējamām jaunām mazajām ostām dabiski piemērotās vietās.

Pamatnostādnes:

1. Ūdensceļu satiksmes teritorijas plānojumā var pārklāties, piem., ar vēja enerģijas ražošanas teritorijām, akvakultūras zonām u. c. jūras izmantošanas veidiem. Dažādu izmantošanas veidu teritoriju izvietojums tiks precizēts atļauju izsniegšanas procedūras līmenī, ņemot vērā ūdenstransporta aktuālos datus.
2. Ir būtiski nodrošināt, lai izveidojies ostu tīkls turpinātu darboties.
3. Ostu tīkla blīvuma palielināšanai ieteicami šādi pasākumi:
    a. jaunu mazo ostu izbūve dabiski piemērotās vietās, jūras teritorijā ar piemērotu dziļumu, un ņemot vērā ekonomisko ilgtspēju un drošību, lai neradītu neproporcionāli lielu ietekmi uz vidi un nesadārdzinātu projektu sakarā ar papildu darbiem gultnes padziļināšanai, aizsardzībai pret viļņiem u. tml.
    b. primāro ostas pakalpojumu piedāvāšana buru jahtām (dienas vidējais ceļa garums – aptuveni 30 jūdzes, t. i., 6 stundas ilgs ceļš ar vidējo ātrumu 5 mezgli).
    c. motorjahtu degvielas uzpildes nodrošināšana pietiekamā attālumā;
    d. drošas pietauvošanās iespēju garantēšana, paplašinot tūrisma ostu tīklu.
4. Piemērotu laikapstākļu gadījumā Igaunijas jūras teritorijā tiek izveidoti ledus ceļi, kas atvieglo dzīvi salu un pussalu iedzīvotājiem un vienlaikus kalpo tūrismam.

Nosacījumi:

1. Plānojot citus izmantošanas veidus, jāizvairās no kuģošanas ceļu novietojuma izmaiņām un būtisku ierobežojumu noteikšanas kuģu satiksmei. Neizbēgamu izmaiņu iespējamība ir atkarīga no konkrētās atrašanās vietas, un to veikšanai nepieciešama Jūrlietu pārvaldes piekrišana.

2. Jūrā uzstādāmie objekti nedrīkst traucēt ūdensceļu satiksmes dalībniekiem izšķirt navigācijas zīmes vai gaismas signālus, turklāt šiem objektiem ir jābūt īpaši apzīmētiem saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem un starptautiskajām pamatnostādnēm.
3. Lai garantētu drošu ūdensceļu satiksmi un aizsargātu objektus, cilvēka veidotie objekti (piem., zivju sprosti, niršanas vietas u. tml.) ir jāapzīmē atbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem un starptautiskajām pamatnostādnēm.
4. Kuģošanas ceļu un enkurvietu zonās netiek plānota akvakultūras attīstīšana, lai izvairītos no bojājumiem, kas var tik nodarīti gan audzētavai, gan kuģiem.
5. Kuģošanas ceļu un enkurvietu zonās netiek izvietotas vēja turbīnas, lai tās netraucētu kuģošanas drošībai.
6. Veidojot jaunu aizsargājamo dabas objektu, tā telpiskais risinājums pēc iespējas jāpielāgo kuģošanas ceļam. Šajā procesā nepieciešams sadarboties ar Jūrlietu pārvaldi un veikt ietekmes novērtējums no sociālā un ekonomiskā viedokļa, lai noskaidrotu, kā tiks ietekmēta kuģu satiksme, ieskaitot iespējamo ekonomisko ietekmi, ko var radīt garāks maršruts un paaugstināts riska līmenis satiksmes ierobežojumu un biežāku reisu dēļ.
7. Gadījumos, kad ūdens transporta satiksmes teritorija pārklājas ar vēja enerģijas ražošanas attīstības zonu, sadarbībā Jūrlietu pārvaldi tiek precizēts vēja ģeneratoru izvietojums un ūdens satiksmes darbība, balstoties uz aktuāliem datiem, novērtējot ietekmi uz kuģu satiksmi (t. sk. ieskaitot iespējamo ekonomisko ietekmi, ko var radīt garāks maršruts un paaugstināts riska līmenis satiksmes ierobežojumu un biežāku reisu dēļ). Vēja enerģētikas apgabalos jāsaglabā no vēja turbīnām brīvi galvenie kuģošanas koridori[24] (skat. 11. shēmu un noteikumus 5.6.4. sadaļā), lai nodrošinātu starptautisko kravu vienmērīgu pārvadāšanu un kuģu maršruta optimālu garumu[25], kā arī iespēju veikt vajadzīgos pagriezienus[26]. Mērķis ir izmantot jūras teritoriju daudzfunkcionāli, t. i., atrast iespēju gan enerģijas ražošanai, gan jūras transporta darbībai.
8. Gadījumos, kad ūdens transporta satiksmes teritorija pārklājas ar pastāvošu aizsargājamu objektu, sinerģija tiek balstīta uz dabas aizsardzības mērķiem un aktuāliem datiem par ūdens satiksmi.
9. Gadījumos, kad akvakultūras attīstības teritorija pārklājas ar ūdens transporta satiksmes zonu, sadarbībā ar Jūrlietu pārvaldi tiek precizēts teritorijas izvietojums un ūdens satiksmes darbība, balstoties uz aktuāliem datiem. Mērķis ir izmantot jūras teritoriju daudzfunkcionāli, t. i., atrast iespēju gan enerģijas ražošanai, gan jūras transporta darbībai.
10. Ja jūras transporta un atpūtas teritorijas ierīkošanas jautājumos iesaistīto pušu intereses nesakrīt, pašvaldība ģenerālplāna sastādīšanā sadarbojas ar Jūrlietu pārvaldi, lai tiktu ņemtas vērā gan jūras transporta, gan atpūtas vajadzības.

---

[24] Vēja enerģijas apgabalā Nr. 2. galvenā kuģošanas koridora platums ir aptuveni 6250 m. Kuģu satiksmei nepieciešamo minimālo platumu aprēķina pēc 21. zemsvītras piezīmē sniegtās formulas: W = Ws + 2 (Wr + Wc).

[25] Apbraucot vēja enerģētikas apgabalu, kuģa veiktais attālums var būt par 10–30 km garāks un kuģošanas laiks – par 0,5–1,5 stundām ilgāks. Līdz ar to palielinās degvielas patēriņš, kuru ir grūti precīzi noteikt, jo tas atkarīgs no kuģa tipa, kravas lieluma un daudziem citiem faktoriem.

[26] Braucot pa vēja enerģētikas apgabaliem, kuģim būs jāveic vairāk pagriezienu salīdzinājumā ar jau pastāvošajiem satiksmes virzieniem. Kuģošanas ceļu projektēšanā pēc iespējas jāizvairās no pagriezienu vietām (*IMO, 2008, Ships' routeing,* A daļa, 6. sadaļa, 6.4. punkts; *PIANC, 2014, MarCom Wg 121 Harbour approach channels design guidelines,* 3.1.2.1. punkts*)*, jo tās samazina ūdens transporta drošību.

5.5. Jūras glābšana, piesārņojuma kontrole un valsts robežas aizsardzība

Jūras teritorijas izmantošanai kļūstot arvien intensīvākai un palielinoties jūras transporta apjomam, lielāku nozīmi iegūst jūras glābšanas darbi un jūras piesārņojuma kontrole, kā arī valsts robežas uzraudzība.

Jūras glābšanas darbu nepieciešamība lielā mērā izriet no jūras-sauszemes saiknēm – ostu un kuģu palaišanas alternatīvo vietu pieejamība, iespēja ostās (reaģēšanas punktos) glabāt aprīkojumu u. tml. Šo vajadzību piemērotība reģiona jūras teritorijai pašvaldībām jāņem vērā ģenerālplānu izstrādē, tai skaitā – sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām, jo glābšanas vienmērīgums jāvērtē nevis vienas pašvaldības robežās, bet plašākas jūras teritorijas kontekstā, proti, pa krasta līnijas sekcijām. Sagaidāms, ka glābšanas darbu apjoms gan uz sauszemes, gan jūrā (t. sk. darbinieku skaits, reaģēšanas punktu daudzums un izvietojuma blīvums, izsaukumu skaits) palielināsies līdz ar mazās kuģniecības pieaugumu gan vietējās satiksmes, gan jūras tūrisma jomā.

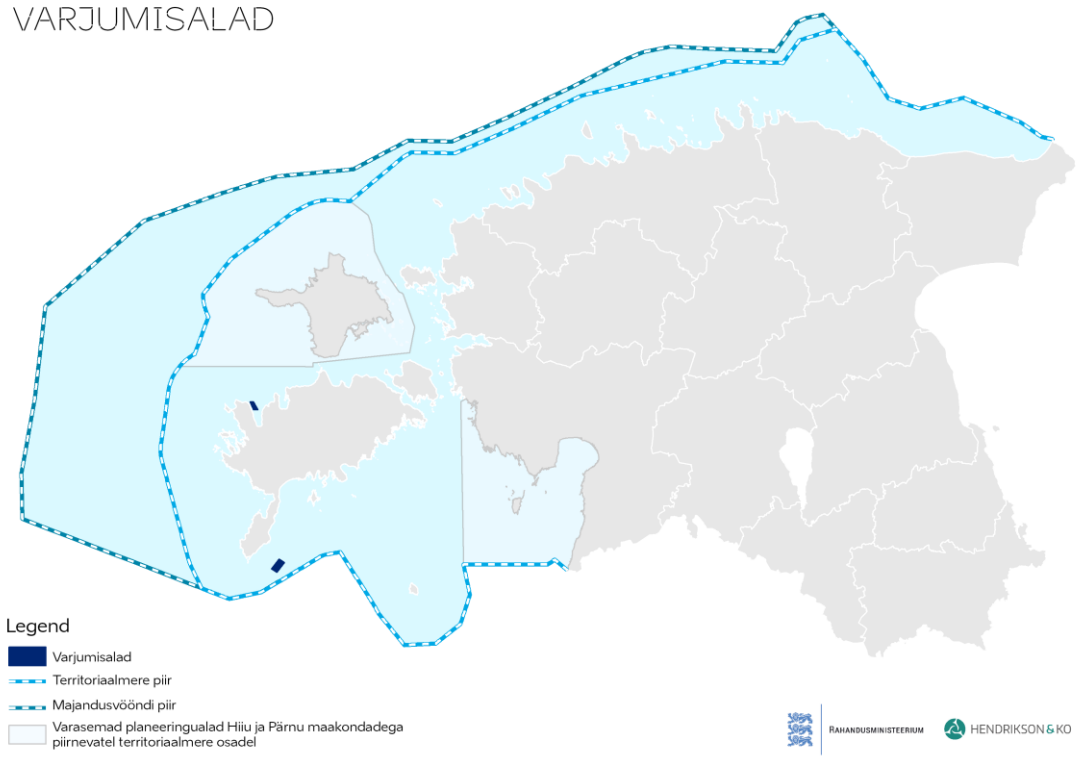
Jūras teritorijas plānojums paredz stingri noteiktas STS teritorijas, kurās tiek veikta pārvadājamo preču pārkraušana no kuģa uz kuģi (*Ship to Ship*) un ar to saistītā kontrole. STS teritorijas sakrīt ar esošajām enkurvietu zonām Tallinas līcī. Šajās teritorijās ir atļauta gan pārvadājamo preču pārkraušana no viena kuģa uz citu, gan arī kuģu bunkurēšana[27]. Pēc STS teritoriju noteikšanas ir vieglāk nodrošināt robežas režīmu un īstenot robežkontroli, tā rezultātā samazinās gan kuģniecības sektora, gan Policijas un robežsardzes pārvaldes laika un resursu patēriņš.

Lai arī liela mēroga avārijām paredzētie ārkārtas reaģēšanas resursi (kuģi un aprīkojums) ir koncentrēti apgabalā ap Tallinu, tomēr no Igaunijas jūras teritorijas kā vienota veseluma viedokļa jāpatur prātā, ka pārējo reģionu reaģētspējas pamatā ir pirmkārt jau ostām uzliktais pienākums uzturēt piesārņojuma kontroles gatavību (ciktāl ostas pašas uzskatāmas par riska zonām), kā arī Policijas un robežsardzes pārvaldes administrēto pārvietojamo pretpiesārņojuma konteineru izmantošana. Pietiekami augsta reģionālā reaģētspēja ir nepieciešama arī tādēļ, lai risinātu tā saukto „jūras atkritumu" problēmu, jo īpaši tādēļ, ka sabiedrības izpratne par to arvien pieaug. Krastos izskaloto jūras atkritumu gadījumā galvenie pasākumi ir atkritumu savākšana un sekošana, lai jūrā nenonāk jauni atkritumi.

Lai garantētu ūdens transporta satiksmes drošību, aizsargātu jūras vidi un atvieglotu jūras glābšanas darbus, ir noteiktas īpašas patvēruma vietas – ostas un ūdens teritorijas, uz kurām tiek novirzīts, piemēram, tāds kuģis, kurš nokļuvis jūras avārijā vai kura nonākšanu ārkārtas situācijā tiek mēģināts novērst, piem., kamēr uzlabosies laika apstākļi vai tiks novērsti citi draudi kuģošanai. Kuģi uz patvēruma vietu novirza Policijas un robežsardzes pārvalde.

[27] Bunkurēšana notiek arī ostās un, pamatotas vajadzības gadījumā, arī citur jūras teritorijā.

PATVĒRUMA VIETAS



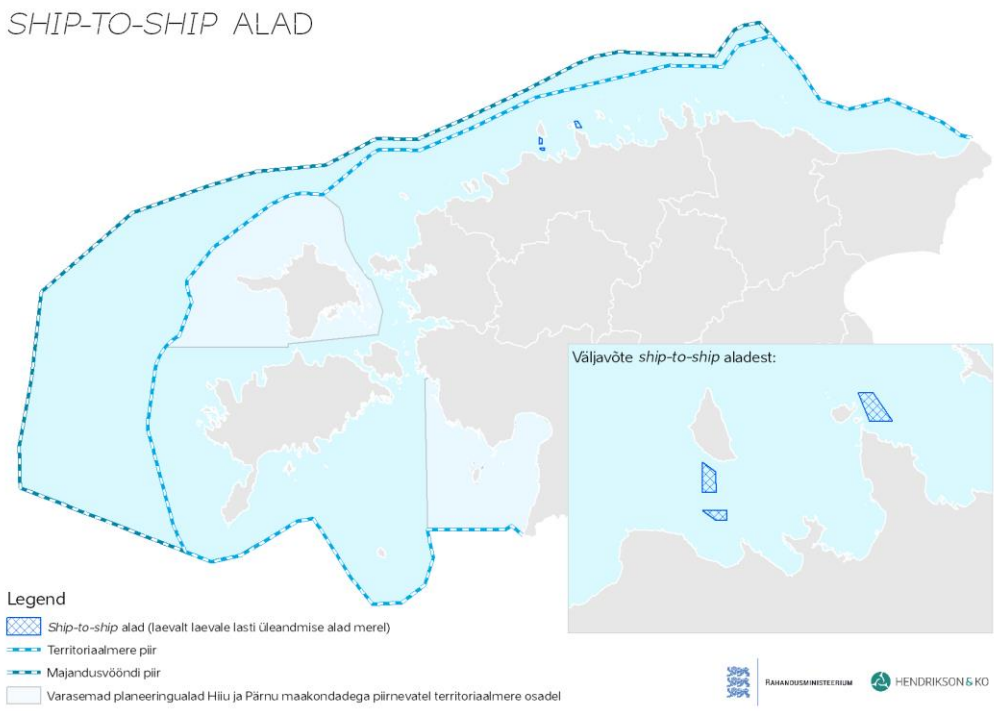
Shēma 5.5.1. Patvēruma vietas

Pamatnostādnes:

1. Ir būtiski palielināt spēju kontrolēt piesārņojumu gan visas valsts, gan reģionu līmenī.
2. Ir būtiski palielināt sabiedrības izpratni krastā izskalojamo jūras atkritumu problēmu, kas kļūst arvien aktuālāka.
3. No piesārņojuma kontroles viedokļa Tallinas līcī, t. i., teritorijā ar lielu satiksmes blīvumu un līdz ar to arī paaugstinātu risku, bunkurēšanai ieteicams izmantot STS zonas.

Nosacījumi:

1. Jānodrošina iespēja kuģu nolaišanas iespējas jūras glābšanas operāciju vajadzībām
2. Jūrā notiekošās un plānotās aktivitātes nedrīkst traucēt jūras novērošanas radaru darbību.
3. Preču pārkraušana no viena kuģa uz citu tiek veikta STS teritorijās, par kurām ir noteiktas enkurvietu zonas Tallinas apkaimē. STS operāciju īstenošana ārpus STS teritorijām var notikt pamatotos izņēmuma gadījumos pēc saskaņošanas ar Policijas un robežsardzes pārvaldi.
4. Lai nepieļautu kaitējuma nodarīšanu audzētavām un jūras avārijas situācijā nokļuvušiem kuģiem, akvakultūras attīstības zonas netiek plānotas kuģu patvēruma vietās.
5. Lai nodrošinātu STS operāciju drošu īstenošanu un novērstu kaitējumu saimniecībām, akvakultūras attīstības zonas netiek plānotas STS teritorijās.



Shēma 5.5.2. *Ship-to-ship* teritorijas

5.6. Atjaunojamās enerģijas ražošana

Atjaunojamās enerģijas attīstība minimizē enerģētikas sektora ietekmi uz vidi, stiprina energoapgādes drošību un paaugstina ekonomikas konkurētspēju. „Klimata politikas pamatprincipi līdz 2050. gadam" paredz, ka mērķis ir atjaunojamās enerģijas gala patēriņa pakāpenisks pieaugums visās nozarēs. Saskaņā ar „Enerģētikas attīstības plānu 2030", līdz 2030. gadam paredzēts paaugstināt atjaunojamās enerģijas ražošanas līmeni (uz sauszemes un jūrā), lai tas sasniegtu 50 % no visa vietējā elektrības patēriņa. Plānots, ka 2030. gadā 80 % no Igaunijā saražotā siltuma tiks iegūts no atjaunojamiem enerģijas avotiem. Vēja enerģijas īpatsvars 2050. gadā varētu sasniegt vienu trešdaļu no valsts kopējā elektroenerģijas patēriņa, orientējoši ir nepieciešami 4500 MW.

Igaunijas jūras teritorijā galvenais iespējamais enerģijas avots ir vējš. Uzmanības vērta ir arī piekrastes ūdeņu izmantošana dzesēšanai un siltumenerģijai blīvi apdzīvotajos piejūras reģionos. Izņēmuma gadījumos (piemēram, akvakultūra) un nākotnē būtu vērts izmantot saules gaismas peldošās elektrostacijas un viļņu enerģijas risinājumus. Ilgtermiņā nozīmīga attīstības tendence var būt izkliedētās enerģijas izmantošana. Piemēram, tā ļautu attīstīt piekrastes kopienu vajadzībām atbilstošus enerģētiskos risinājumus.

5.6.1. Atjaunojamās enerģijas ražošanas pamatnostādnes

Vēja enerģētikas pamatnostādnes un nosacījumi izklāstīti 5.6.2. sadaļā

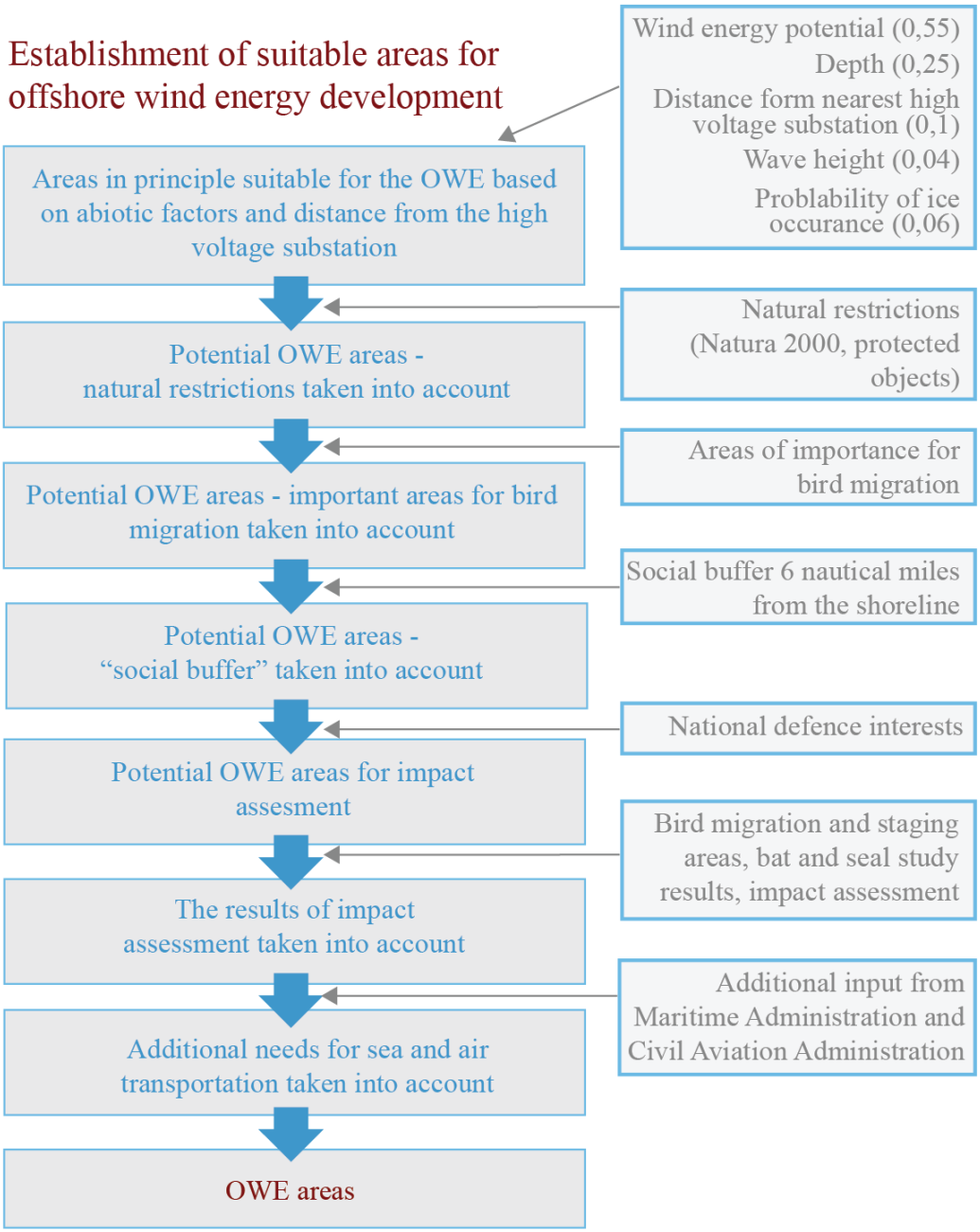
Pamatnostādnes:

1. Igaunijas jūras teritorija jāizmanto atjaunojamās enerģijas ražošanai. Tuvākajā nākotnē galvenā uzmanība jāpievērš vēja enerģētikas attīstībai (skat. 5.6.2.–5.6.5. sadaļu).
2. Ilgtermiņa perspektīvā ir mērķtiecīgi izvērtēt plašākas atjaunojamās enerģijas ražošanas iespējas visā Igaunijas jūras teritorijā (piem., saules un viļņu enerģija). Balstoties uz attiecīgajā laika posmā pastāvošo tiesisko regulējumu, būs jālemj par nepieciešamību izstrādāt plānojumu attiecībā uz plašākām atjaunojamās enerģijas ražošanas iespējām.
3. Tālākā nākotnē var būt mērķtiecīgi jūras teritorijā attīstīt arī izkliedētās enerģijas reģionā, kas ļaus piekrastes kopienām izstrādāt enerģijas vajadzības, kas atbilst viņu vajadzībām. Par nepieciešamību izstrādāt sadalītās enerģijas attīstības plānu jālemj, ņemot vērā attiecīgajā laikā spēkā esošo tiesisko regulējumu.

5.6.2 Vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemēroto teritoriju izveide

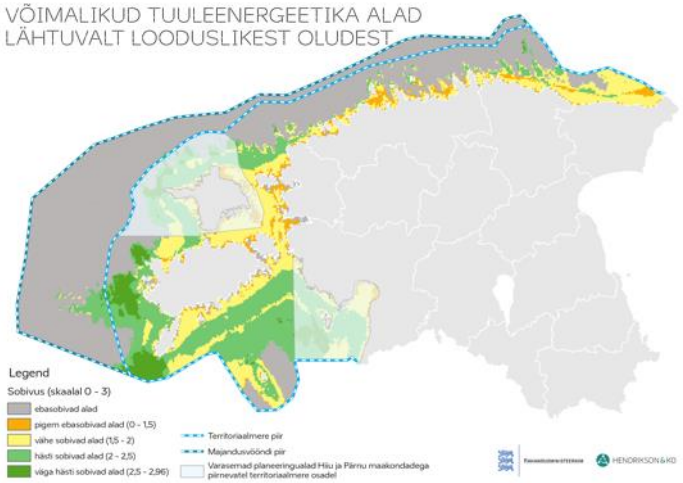
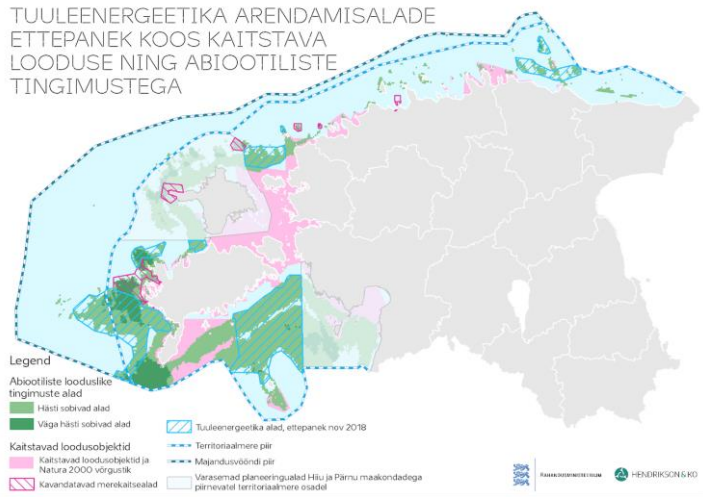
Jūras teritorijas plānojuma risinājuma izstrādes gaitā tika analizēta Igaunijas jūras teritorijas piemērotība vēja enerģētikas attīstīšanai (pārskats par izmantoto metodoloģiju sniegts shēmā 5.6.2.1 un shematiskajās kartēs; metodika, kas izmantota vidējo svērto vērtību noteikšanai, iedalīšanai klasēs un rastra analīzei, skat. 2. pielikumā). Piemērotās teritorijas noskaidrotas, pielietojot gravitācijā balstītas tehnoloģijas. Saskaņā ar pašreizējo zināšanu līmeni, tās ir piemērotas Igaunijas apstākļiem.

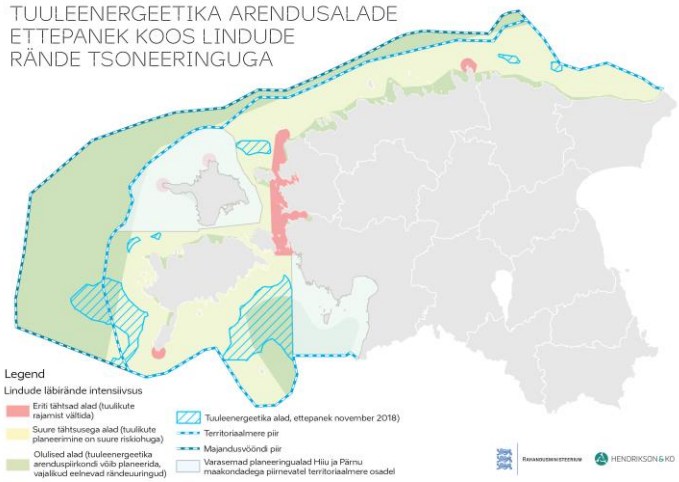
Pamatojoties uz dabīgajiem apstākļiem un attālumiem starp apakšstacijām, vēja enerģētikai piemērotās teritorijas tika sasaistītas ar citiem jūras izmantošanas veidiem un zināmajiem ierobežojumiem. Tika ņemti vērā vides aspekti un izmantota vislabākā pieejamā informācija (skat. zemāk sniegto diagrammu un tematiskās kartes). Teritorijas tika sīkāk analizētas ietekmes novērtējuma laikā. Teritoriju galīgajā noteikšanā tika ņemti vērā arī priekšlikumi, kas iesniegti pēc projekta publiskošanas un attiecas uz jūras un gaisa satiksmes vajadzībām. Tādējādi tika noteikti apgabali, kuros iespējamie konflikti ar citiem izmantošanas veidiem nepastāv vai ir mazāk izteikti.



Shēma 5.6.2.1. Vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemēroto apgabalu noskaidrošana.

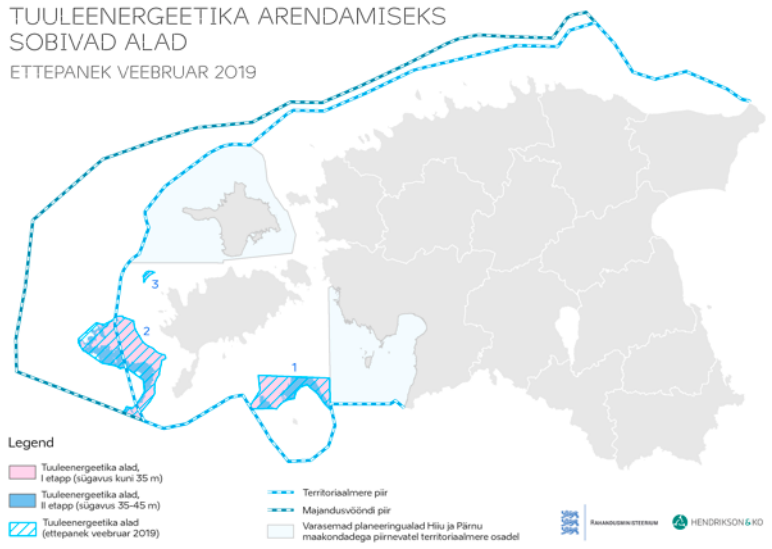
Iepriekš aprakstītā izvērtēšanas procesa ietvaros tika sagatavotas shematiskās kartes pa atsevišķajām tēmām:

1. Vispirms tika noteiktas teritorijas, kas ir principiāli piemērotas vēja enerģētikas attīstībai. Par pamatu izmantots vēja enerģijas potenciāls (ar vidējo svērto koeficientu 0,55), dziļums (0,25), attālums līdz tuvākajai augstsprieguma apakšstacijai (0,1), ledus veidošanās varbūtība (0,06), kā arī viļņu augstums (0,04). *Piemērotās teritorijas iezīmētas zaļā krāsā.*	IESPĒJAMĀS TERITORIJAS VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAI, PAMATOJOTIES UZ DABISKAJIEM APSTĀKĻIEM 
2. Nākamajā solī tika analizēta principiāli piemēroto teritoriju pārklāšanās ar dabas vērtībām. Teritorijas, kurās fiksēta pārklāšanās, redzamas kartes izgriezumā. *Pastāvošie aizsargājamie dabas objekti un ‚Natura 2000" teritorijas ir gaiši sārtā krāsā, plānotās jūras aizsardzības teritorijas parādītas ar tumši sārtu iesvītrojumu. Dati atbilst 2018. septembra stāvoklim.*	PRIEKŠLIKUMS PAR VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAS TERITORIJĀM KOPĀ AR AIZSARGĀJAMĀS DABAS UN ABIOTISKAJIEM NOSACĪJUMIEM 
3. No principiāli piemērotajām teritorijām atņemot dabas aizsardzības teritorijas, tika iegūts sākotnējais priekšlikums vēja enerģijas ražošanas teritoriju plānojumam. *Vēja enerģētikas attīstībai piemērotās teritorijas atzīmētas ar zilu diagonālo iesvītrojumu.*	VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAI PIEMĒROTĀS TERITORIJAS (PĀRSVARĀ AR LABIEM / ĪPAŠI LABIEM ABIOTISKAJIEM NOSACĪJUMIEM + IZSLĒGTAS TERITORIJAS, KUR IR PĀRKLĀŠANĀS AR AIZSARGĀJAMAJIEM DABAS OBJEKTIEM

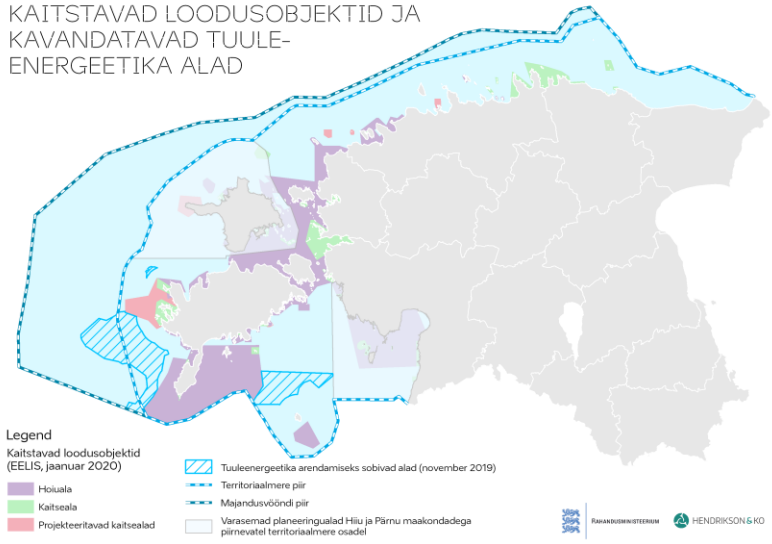
4. No vēja enerģētikai paredzētās sākotnējās teritorijas tika atņemta t. s. vizuālā buferjosla jeb 11,1 km plata josla, skaitot no krasta līnijas. *Vēja enerģētikas apgabali atzīmēti ar zilu diagonālo iesvītrojumu.*	VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAI PIEMĒROTĀS TERITORIJAS (PĀRSVARĀ AR LABIEM / ĪPAŠI LABIEM ABIOTISKAJIEM NOSACĪJUMIEM + IZSLĒGTAS TERITORIJAS, KUR IR PĀRKLĀŠANĀS AR AIZSARGĀJAMAJIEM DABAS OBJEKTIEM
5. Skatīta vēja enerģētikas apgabalu pārklāšanās ar putnu migrācijas zonām. Ierosinātie vēja enerģijas ražošanas apgabali nesakrīt ar īpaši nozīmīgajām putnu migrācijas vietām. Mijiedarbība ar teritorijām, kuras nozīmīgas putnu migrācijai, papildus analizēta ietekmes novērtēšanas gaitā (skat. 10. soli). *Ar sarkanu atzīmētas putnu migrācijai īpaši nozīmīgas teritorijas, ar dzeltenu – nozīmīgas teritorijas, ar zaļu – svarīgas teritorijas.*	PRIEKŠLIKUMS PAR VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAS TERITORIJĀM KOPĀ AR PUTNU MIGRĀCIJAS ZONĒJUMU 

6. Starpposma lēmumā tika atzīts, ka plānojuma aptvertajā periodā vēja enerģijas ražošanas attīstība Igaunijas jūras teritorijas ziemeļu daļā nav iespējama teritoriju lieluma un valsts aizsardzības interešu dēļ.

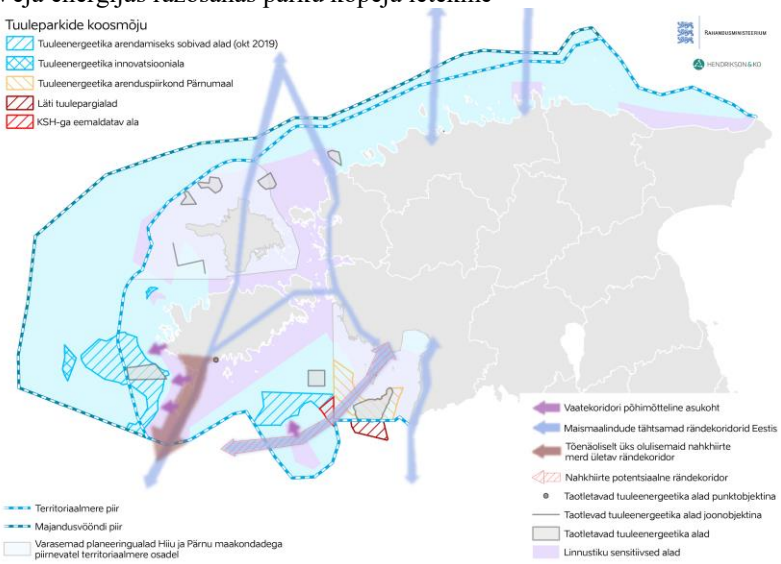
7. Iespējamie vēja enerģētikas apgabali tika analizēti no valsts aizsardzības interešu viedokļa. Ņemot vērā vajadzību nodrošināt gaisa novērošanas radaru darbspēju, no kopējā skaita tika izslēgti apgabali Nr. 4, 5, 6 un 7 (saskaņā ar starpposma lēmumu neplānot apgabalus Igaunijas jūras teritorijas ziemeļu daļā), kā arī apgabala Nr. 1 ziemeļdaļa.	VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAI PIEMĒROTĀS TERITORIJAS (PĀRSVARĀ AR LABIEM / ĪPAŠI LABIEM ABIOTISKAJIEM NOSACĪJUMIEM + IZSLĒGTAS TERITORIJAS, KUR IR PĀRKLĀŠANĀS AR AIZSARGĀJAMAJIEM DABAS OBJEKTIEM)

8. Lai precīzāk novērtētu teritoriju attīstības realizējamību, pēc dziļuma tika izšķirti divi posmi: teritorijas ar dziļumu līdz 35 m (I posms) un teritorijas ar dziļumu 35–45 m (II posms).[28]. Dziļākas (> 35 m) jūras teritorijas šī plānojuma ietvaros ir mazāk perspektīvas, jo neeksistē Igaunijas jūras ziemas ledus apstākļiem piemērota tehnoloģija. *Sārtā krāsa ar zilu iesvītrojumu apzīmē I posmu, zilā krāsas – II posmu.*	VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAS ATTĪSTĪBAI PIEMĒROTĀS TERITORIJAS 2019. FEBRUĀRA PRIEKŠLIKUMS 

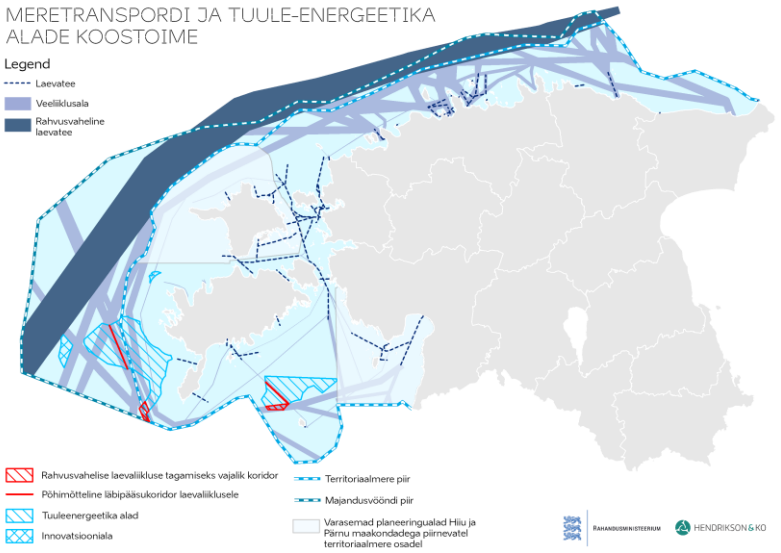
Galvenā risinājuma ietekmes novērtējuma ietvaros tika tālāk analizēta vēja enerģētikai piemēroto teritoriju saderība ar putnu nolaišanās vietām un migrācijas virzieniem, balstoties uz Igaunijas Ornitoloģijas biedrības sagatavoto pētījumu (2019). Turklāt tika noskaidrota ierosināto vēja enerģijas ražošanas apgabalu pārklāšanās ar roņu izmantotajām teritorijām (skat. Ietekmes novērtējuma ziņojuma 4.2.3. sadaļu) un aizsargājamo dabas objektu atrašanās vietām saskaņā ar 2019. gada novembra stāvokli (skat. Ietekmes novērtējuma ziņojuma 4.2.6. sadaļu).

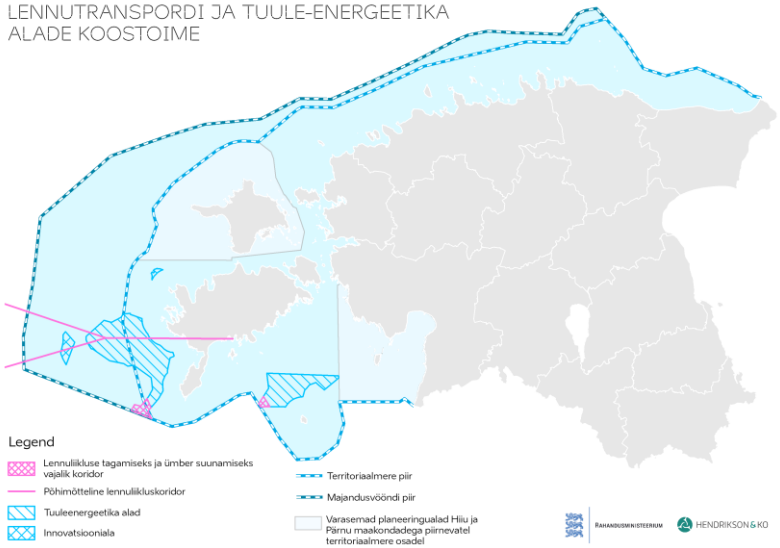
9. Ietekmes novērtējums apstiprināja, ka vēja enerģētikas apgabali nepārklājas ar esošajām un plānotajām aizsargājamajām teritorijām, pamatojoties uz 2019. gada novembra datiem.	AIZSARGĀJAMAJIE DABAS OBJEKTI UN VĒJA ENERĢIJAS RAŽOŠANAI PLĀNOTĀS TERITORIJAS 

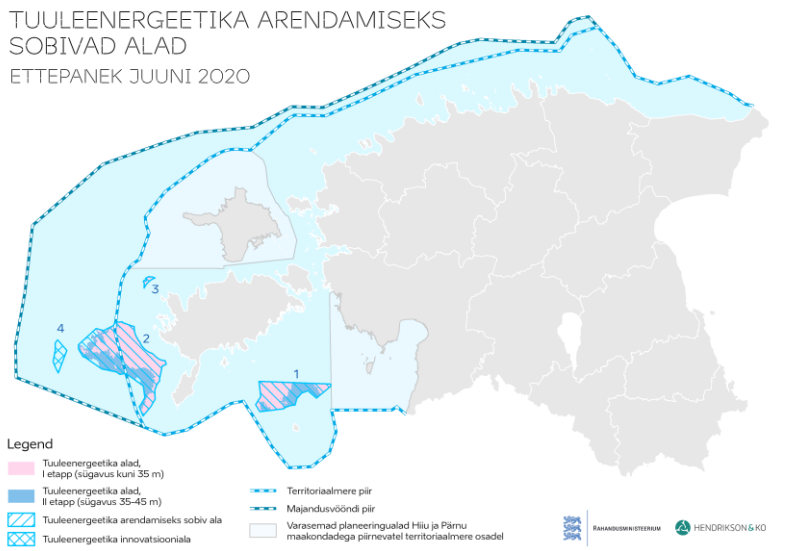
[28] Izškirot vēja enerģētikas teritoriju attīstības posmus, tika ņemta vērā nepieciešamība veidot kompaktākus apgabalus. Piemērojot 35 m robežu, I posmā veidosies arī lielākas teritorijas, kurās būs vairāk iespēju vēja turbīnu mērķtiecīgai izvietošanai, rēķinoties arī ar citiem ietekmes faktoriem. Turpmāko desmit gadu laikā 35 m būs kritiskā robeža, kuras gadījumā gravitācijas pamatu izbūve jūras teritorijās ar aizsalstošu un nejaušu dreifējošu ledu var izrādīties ekonomiski izdevīga.

10. Pamatojoties uz apsekošanas gaitā noskaidrotajām putnu nolaišanās vietām un migrācijas virzieniem, vēja enerģētikas apgabals Nr. 1 tika samazināts par 13 % (no apgabala Nr. 1 kopplatības), t. i., tika izslēgta daļa, kura pārklājas ar putnu teritorijām. Tā rezultātā vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemēroto teritoriju platība samazinājās par 4%. Ietekmes novērtēšanas gaitā precizēts arī skatu koridoru īpatsvars. shematiskajā kartē redzamas galvenās koridoru atrašanās vietas. *Ietekmes novērtēšanas rezultātā izslēdzamā vēja enerģētikas attīstības zonas daļa kartē atzīmēta ar sarkanu iesvītrojumu.*	Vēja enerģijas ražošanas parku kopējā ietekme 

Pamatrisinājuma publiskās apspriešanas gaitā (17.02–18.03.2020.) Jūras pārvalde un Civilās aviācijas pārvalde iesniedza savus priekšlikumus par vēja enerģētikas attīstīšanai piemērotajiem apgabaliem. Balstoties uz priekšlikumiem, apgabalu platība tika samazināta (skat. shematiskās kartes zemāk). Izmaiņu pamatojums norādīts zem shematiskajām kartēm.

11. Pēc Jūras pārvaldes ierosinājuma tika samazināta platība vēja enerģētikas apgabaliem Nr. 1 un Nr. 2. Turklāt šajos apgabalos iezīmēti galvenie kuģošanas ceļi, kas jāatstāj brīvi no vēja turbīnām. Precīzi risinājumi tiks izstrādāti apbūves atļaujas saņemšanas posmā. Turklāt, pamatojoties uz jūras satiksmes vajadzībām, tika precizēta inovāciju teritorijas atrašanās vieta. *Jūras transporta vajadzības kartē atzīmētas ar sarkanu iesvītrojumu un līnijām.*	 Izmaiņu veikšanas pamatojums: Ņemot vērā plānoto vēja ģeneratoru parku kopējo ietekmi (ieskaitot Latvijas jūras teritorijā paredzētos apgabalus un Pērnavas jūras plānojumā paredzēto apgabalu uz dienvidiem no Kihnu *(Kihnu)*), agabala Nr. 1 platība tā dienvidu daļā tika samazināta par 31 km^2. Samazināšana ļaus garantēt drošu un optimālu kuģu satiksmi Pērnavas virzienā. Ūdens transporta zonu, kura robežojas ar apgabalu Nr. 1, pārvietot uz dienvidiem traucē sēkļi, kas stiepjas virzienā no Roņu salas *(Ruhnu)*.

	Turklāt, lai nodrošinātu vienmērīgu starptautisko kuģu satiksmi, tika samazināta vēja enerģijas apgabala Nr. 2 platība, atšķeļot daļu, kas atrodas uz dienvidrietumiem no Serves *(Sõrve)* pussalas un pārklājas ar ūdenstransporta zonu (aptuveni 36 km^2). Šis kuģošanas apgabals ir turpinājums Latvijas ūdeņos projektētajam kuģošanas ceļam, kurš jūras dziļuma dēļ kuģiem ar augstāku iegrimi ir vienīgais iespējamais veids, kā šķērsot Irbes jūras šaurumu. Šis ir starptautiski nozīmīgs kuģošanas ceļš ar intensīvu satiksmi. Apgabalā Nr. 2 tika iezīmēts viens no galvenajiem kuģošanas koridoriem, lai nodrošinātu intensīvas starptautiskās kuģu satiksmes drošību. Ja atklātajā jūrā uzbūvētie objekti kavētu kuģu pārvietošanos plašā teritorijā un kuģiem nāktos mest lielu līkumu salīdzinājumā ar optimālajiem maršrutiem, tas radītu būtiski negatīvu ietekmi uz ekonomiku un vidi. Apgabalu Nr. 2 šķērso vairākas kuģošanas zonas, kurās notiek starptautiski kravu pārvadājumi uz galvenajiem galamērķiem – Rīgas jūras līča, Somu līča un Botnijas līča ostām. Tāpēc apgabalā Nr. 2 jāatstāj pēc iespējas taisnāks, optimālāks un drošāks koridors, kas būs atvērts kuģošanai. Galvenais kuģošanas koridors tika iezīmēts arī apgabalā Nr. 1, lai nodrošinātu Romasāres-Ringsu *(Roomassaare-Ringsu)* satiksmes kuģiem iespēju šķērsot teritoriju iespējami taisnāka līnijā un kuģus nevajadzētu novirzīt uz atklāto jūru, kur tie vēl vairāk būtu atkarīgi no laika apstākļiem. Romasāres-Ringsu līnija ir nozīmīgs iekšzemes satiksmes maršruts. Sakarā ar kuģošanas zonu precizēšanu inovāciju teritorijas atrašanās vieta tika pavirzīta ziemeļaustrumu-dienvidaustrumu virzienā, taču teritorijas lieluma un dziļuma rādītāji šīs pavirzīšanas dēļ nav būtiski mainījušies.
12. Pēc Civilās aviācijas pārvaldes ierosinājuma lidojumu drošības nolūkos tika samazināta vēja enerģijas apgabala Nr. 1 platība tā dienvidrietumu daļā un vēja enerģijas apgabala Nr. 2 platība tā dienvidu daļā (pēdējās izmaiņas daļēji sakrīt ar Jūras pārvaldes priekšlikumu). Turklāt tika iezīmēti galvenie kuģošanas ceļi, kuri šķērso vēja enerģijas apgabalu Nr. 2 un ir jāatstāj brīvi no vēja turbīnām. Precīzi risinājumi tiks izstrādāti apbūves atļaujas saņemšanas posmā. Turklāt, pamatojoties uz jūras satiksmes vajadzībām, tika precizēta inovāciju zonas atrašanās vieta. *Gaisa transporta vajadzības kartē atzīmētas ar violeti sārtu krustveida iesvītrojumu un līnijām.*	 Izmaiņu veikšanas pamatojums: Apgabala Nr. 1 samazināšana par aptuveni 22 km^2 ir nepieciešama, lai nodrošinātu gaisa satiksmi Ruhnu–Kuresāres *(Ruhnu–Kuressaare)* virzienā. Ņemot vērā klimatiskos apstākļus, gaisa satiksmes sezonā trīs ceturtdaļas lidojumu mākoņu augstuma dēļ nāktos veikt vēja ģeneratoru parku tuvumā. Tādēļ ir nepieciešams atstāt no vēja turbīnām brīvu koridoru, kas nodrošinātu iespēju lidmašīnām pat ārkārtas situācijā veikt apgriešanos, nešķērsojot valsts robežu. Apgabala Nr. 2 platības samazināšana ļauj garantēt drošu un optimālu gaisa satiksmi maršrutā Kuresāre–Gotlande *(Kuressaare–Gotland)*, kā arī nodrošināt bruņoto spēku lidmašīnām ātrāko iespējamo savienojumu ar Centrālās un Rietumeiropas valstīm.

13. Saskaņā ar Jūras pārvaldes un Civilās aviācijas pārvaldes atsauksmi, kas saņemta pēc projekta publiskošanas, vēja enerģētikas attīstīšanai piemērotās teritorijas tika samazinātas kopumā par 7 % (apgabala Nr. 1 platība saruka par 10 %, apgabala Nr. 2 platība saruka par 5%).	

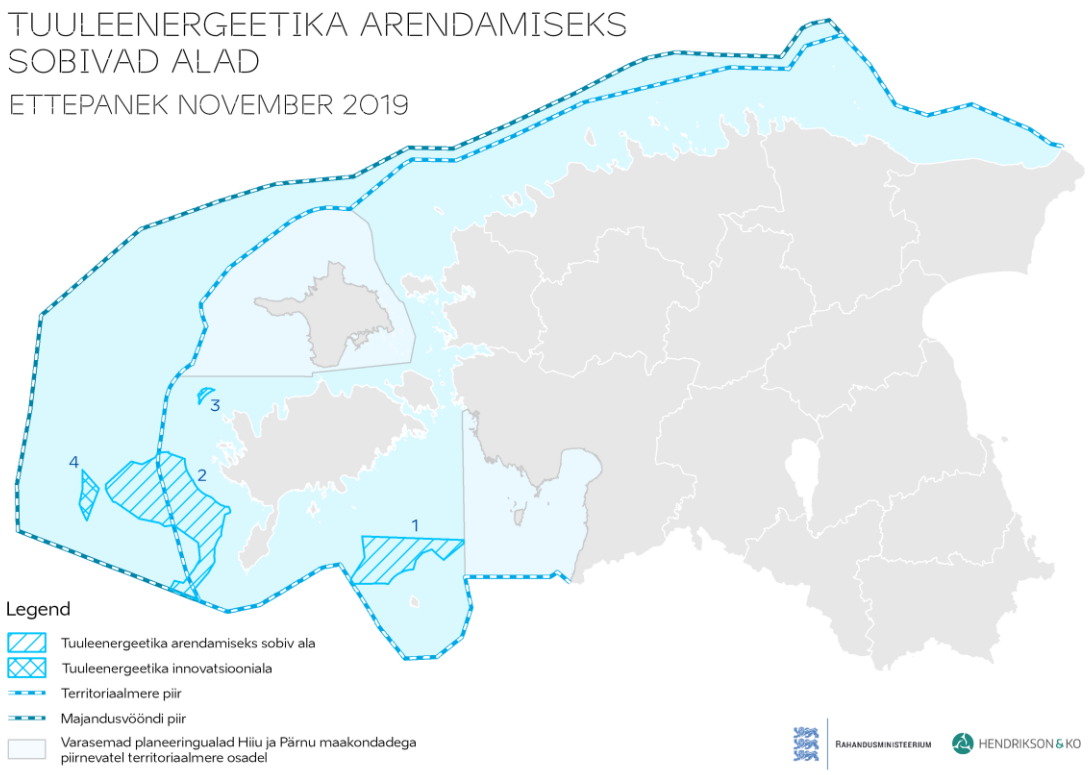
Vēja enerģētikas apgabalu attīstībā nav stingri jāseko noteiktajiem posmiem. Piemēram, attīstīšanu II posma teritorijās iespējams uzsākt arī tad, ja I posma teritorijās darbības vēl īstenotas.

Balstoties uz risinājuma projektu un ņemot vērā tehnoloģijas strauju attīstību, plānojumā tika iekļauta arī vēja enerģijas ražošanas inovāciju teritorija. Jo īpaši no nekustīgā ledus brīvā zona, kas paredzēta pirmkārt jau peldošajām vēja turbīnām un vēja enerģijas parkiem, bet arī citiem inovatīvajiem risinājumiem, paliek ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Nosakot inovāciju zonu atrašanās vietas, tiek ņemts vērā starptautisko kuģošanas ceļu un ūdens transporta maršrutu izkārtojums. Inovāciju zonas ierīkošanai nav obligāts priekšnoteikums, ka citu vēja enerģijas ražošanas zonu iespējām jābūt izsmeltām.

5.6.3 Vēja enerģijas ražošanas attīstībai piemērotās teritorijas

Jūras teritorijas plānojumā ir noteikti vēja enerģētikas attīstībai piemērotie apgabali (to kopējā platība: 1710 km^2), kā arī definētas šī virziena pamatnostādnes un nosacījumi. Sagaidāms, ka plānojumā paredzētā teritoriju attīstība realizēsies apmēram par 70 %. Tātad, balstoties uz tehnoloģiskajiem aspektiem, apbūves atļaujas posmā veiktās izpētes rezultātiem, kā arī kuģniecības un gaisa transporta vajadzībām (10. un 11. shematiskajā kartē atzīmētie galvenie koridori), teritorijas noklāšana ar vēja turbīnām nav iespējama un nav arī reāla. Atkarībā no tehnoloģiskajiem risinājumiem, apgabalu robežas var tikt precizētas, tomēr plānots, ka vēja turbīnas netiks uzstādīts joslā, kas atrodas tuvāk kā 6 jūras jūdzes jeb 11,1 km no krasta līnijas[29].

[29] Attālumu aprēķina līdz sauszemei vistuvākajai vēja turbīnai.



Shēma 5.6.3.1. Vēja enerģētikas attīstībai piemērotās teritorijas

5.6.4 Vēja enerģijas ražošanas pamatnostādnes un nosacījumi

Pamatnostādnes:

1. Vēja enerģētikas apgabalos jāveicina akvakultūras attīstība, lai panāktu pozitīvu kopējo ietekmi.
2. Ieteicams īstenot plašākus kopu risinājumus, kas balstās uz jūras-sauszemes saiknēm (piem., darbaspēka, infrastruktūras, kuģu kopīga izmantošana u. tml.). Ir svarīgi iesaistīt zvejniekus un citus jūras lietotājus vēja enerģijas parku uzturēšanā, lai mazinātu ar jūru saistītās nodarbinātības sezonalitāti.
3. Vēja enerģētikas apgabalos turpmāk nebūs iespējams plānot jaunus aizsargājamos dabas objektus, kas izslēdz vēja enerģijas ražošanu, pirms nebūs veikts sociālās un ekonomiskās ietekmes novērtējums.
4. Attīstot vēja enerģētiku, ūdensceļu satiksmi ieteicams organizēt ārpus vēja enerģijas ražošanas teritorijām. Nepieciešama sadarbība ar Jūras pārvaldi, lai izmantotu jaunākos ūdensceļu satiksmes datus.
5. Vēja ģeneratoru uzstādīšanas vietas jāizvēlas saskaņā ar biotopu tipu izvietojumu. Cik vien iespējams, jāizvairās no vēja ģeneratoru ierīkošanas reģionos, kur atrodas dzīvotnes rifiem ar augstu dabas aizsardzības vērtību (1170).
6. Pamatojoties uz dažādu pušu interesēm, vēja enerģētikas apgabalos tiks veidotas no vēja turbīnām brīvas zonas/koridori, kuriem būtu jāpilda pēc iespējas vairāk dažādu funkciju (apvienojot vienā un tajā pašā atrašanās vietā, piemēram, gaisa satiksmes koridoru, skatu koridoru, biotopus ar augstu dabas aizsardzības vērtību).

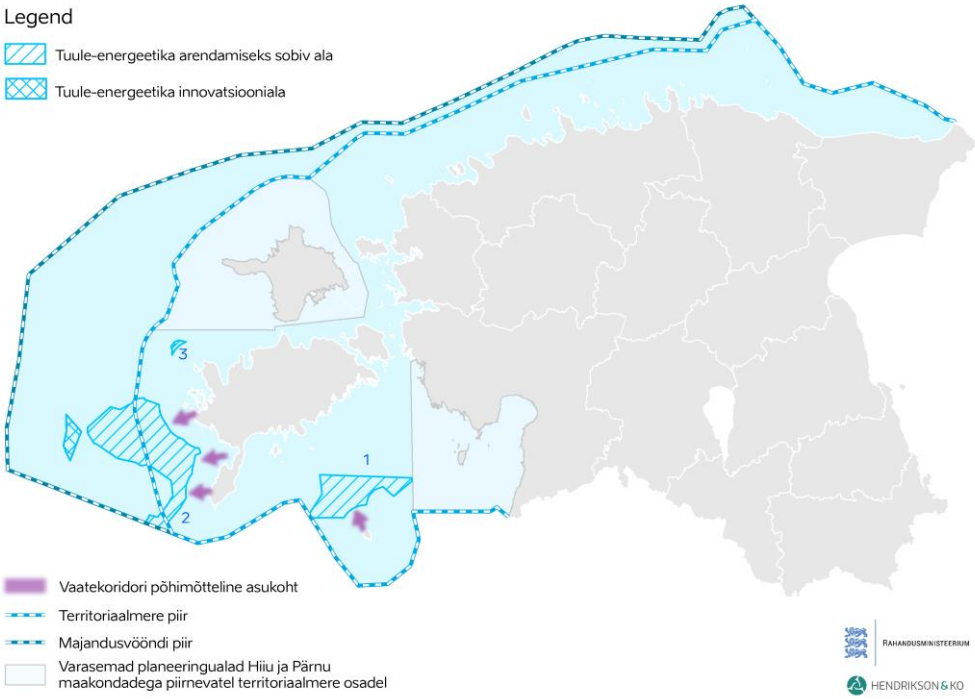
Nosacījumi:

1. Lai palielinātu uz atjaunojamajiem resursiem balstīto daļu enerģijas ražošanā, nepieciešams to attīstīt reģionos, kuri šajā plānojumā minēti kā vēja enerģētikai piemērotas teritorijas.
2. Vēja enerģētikai piemērotajos apgabalos Nr. 1–3 jāierīko vēja turbīnas ar tādu pamatu konstrukcijas risinājumu, lai to ietekme uz vidi būtu līdzvērtīga vai mazāka nekā vēja turbīnām ar gravitācijas tipa pamatu konstrukciju.
3. Ja atbilstoši veiktajam novērtējumam ir paredzams, ka ar citām tehnoloģijām saistītā vēja enerģētikas ietekme uz vidi būs lielāka nekā šī, uz gravitāciju balstīto vēja ģeneratoru risinājuma ietekme uz vidi, tad attiecīgajai jūras teritorijas daļai jāizstrādā jauns plānojums un jāatrod citām tehnoloģijām piemērotas teritorijas.
4. Ņemot vērā tehnoloģijas strauju attīstību, tiek noteikts vēja enerģijas ražošanas inovāciju apgabals, kuras mērķis ir veicināt inovatīvu risinājumu izstrādi (apgabals Nr. 4).
    a. Vēja enerģijas ražošanas inovāciju apgabalā tiek ierīkotas galvenokārt vēja turbīnas ar peldošo pamatu konstrukciju, kuru ietekme uz vidi ir līdzvērtīga vai mazāka nekā šī plānojuma risinājuma pamatā esošajai gravitācijas tehnoloģijai.
    b. Ja tiek ieviesti tehnoloģiskie risinājumi, kuru paredzamā ietekme uz vidi būs lielāka nekā uz gravitāciju balstīto un peldošo vēja ģeneratoru parku ietekme uz vidi, tad attiecīgajai jūras teritorijas daļai jāizstrādā jauns plānojums un jāatrod tehnoloģijai piemērotas teritorijas.
    c. Inovāciju zonas ierīkošanai nav obligāts priekšnoteikums, ka citu vēja enerģijas ražošanas zonu iespējām jābūt izsmeltām.
    d. Ierīkojot inovāciju apgabalu, jāievēro šajā plānojumā ietvertie nosacījumi.
5. Lai mazinātu vizuālo ietekmi:
    a. Vēja turbīnas uz sauszemes un pastāvīgi apdzīvotajās salās nedrīkst ierīkot tuvāk kā 6 jūras jūdzes (11,1 km) no krasta līnijas un pastāvīgi apdzīvotajām salām (attālumu aprēķina no tuvākās vēja turbīnas).
    b. Vēja turbīnas jāapvieno pēc iespējas kompaktākās grupās, ņemot vērā vajadzības, kas izriet no tehnoloģiskajiem risinājumiem (piem., jārēķinās ar izkliedētību, lai vēja turbīnas varētu saražot maksimāli daudz enerģijas un kalpotu pēc iespējas ilgāk). Apvārsnim jābūt sadalītam (t. i., vēja enerģijas parki nedrīkst aizklāt visu apvārsni).
    c. Jāņem vērā nepieciešamība saglabāt skatu koridorus[30] no svarīgākajām skatu vietām[31] (sīkāk skat. shēmu 5.6.4.1). valsts rietumos esošajā Sāremā *(Saaremaa)* salā ir obligāti jāsaglabā skatu koridori, kas paveras no Serves

[30] Plānojuma ietekmes novērtējuma ietvaros kartē tika atzīmētas piekrastes skatu vietas, balstoties uz Sāremā apriņķa (*Saare maakond*) plānojumā iekļautajiem datiem, informāciju par Sāremā ģeoparka piekrastes objektiem un Valsts mežu apsaimniekošanas centra (RMK) pārvaldītajām atpūtas vietām. Kartēs papildus iekļautas apriņķa plānojumā norādīto I klases vērtīgo ainavu iespējamās apskates vietas un „Instagram" objektu kartēšanas rezultāti. Apzinātajām skatu vietām tika noteikts, kāds ir attālums līdz tuvākajam vēja enerģijas parkam un cik lielā mērā apskates zona pārklājas ar vēja ģeneratoru izvietojuma teritoriju, lai novērtētu abu šo pazīmju mijiedarbību un nepieciešamību mazināt vizuālo ietekmi. Turklāt kartē tika atzīmēti sociālo tīklu dati, galvenokārt no „Instagram". Rezultātā iegūtas kvalitatīvas ziņas par skatu vietu izmantojamību, to sasaisti ar vērtībām un piekrastes izmantojuma situāciju. (Sīkāk skat. Ietekmes novērtējuma ziņojuma 4.4.1.6. sadaļā.)

[31] Skatu koridors ir skats, kas paveras no noteikta punkta ar skatu vietas vērtību un kam jāpaliek daļēji brīvam no vēja turbīnām.

raga (*Sõrve sääre*) (bākas atrašanās vietas), Jemajas un Tirju (*Jämaja/Türju*) apkārtnes, teritorijas starp Tīrimetsu un Kaugatomu *(Tiirimesta-Kaugatoma)*, kā arī Eldas un Soegininas apvidū *(Elda/Soeginina)*. Jāsaglabā brīvs skatu koridors ziemeļrietumu virzienā no Roņu salas (*Ruhnu*) ziemeļu tālākā punkta. Skatu koridora apjoms, platums un atrašanās vieta tiks precizēta sadarbībā ar vietējo pašvaldību apbūves atļaujas saņemšanas posmā, veicot atsevišķu pētījumu un noskaidrojot vēja turbīnu uzstādīšanas vietu un parametrus.



Shēma 5.6.4.1. Galveno vēja enerģētikas apgabalu un skatu koridoru atrašanās vietas.

d. vēja turbīnu izvietojumam jābūt pēc iespējas regulāram, lai mazinātu vizuālo ietekmi[32]. Vēja turbīnu konsekvents un regulārs izvietojums pēc iespējas jāņem vērā arī dažādos attīstības objektos un tādu vēja enerģijas parku ierīkošanā, kas izvietoti cits aiz cita.

6. Lai garantētu drošu braukšanu pa jūru, vēja turbīnas netiek uzstādītas kuģošanas ceļu, t. sk. starptautisko kuģošanas ceļu zonās un enkurvietu teritorijās.
7. Vēja enerģētikas apgabalos jāsaglabā no vēja turbīnām brīvi galvenie kuģošanas koridori[33] (skat. 11. shēmu vēja enerģētikas apgabalu izveides tabulā un shematisko karti 5.4.4.1.), lai nodrošinātu starptautisko kravu

[32] Šo nosacījumu ir būtiski ņemt vērā apgabalā Nr. 2 no Serves *(Sõrve)* līdz Eldas pussalai *(Elda poolsaar)* un apgabalā Nr. 1 no skatu punktiem, kuri atrodas uz ziemeļiem no Roņu salas *(Ruhnu)*, atrodas vistuvāk vēja turbīnām un kur plānotie vēja enerģētikas apgabali vistālāk iesniedzas atklātajā jūrā.

[33] Apgabalā Nr. 1 galvenā kuģošanas koridora platums, pēc pašreizējām ziņām (kuģu satiksmes mērījumi) būs vismaz 2000 m, lai izvairītos no Romassāres-Ringsu *(Roomaassaare-Ringsu)* kuģošanas līnijas pagarināšanos un iesniegšanos vēl vairāk atklātajā jūrā. Apgabalā Nr. 2 galvenā kuģošanas koridora platums būs aptuveni 6250 m, lai nodrošinātu biežas starptautiskās kuģu satiksmes drošību un optimālo maršruta garumu. Kuģu satiksmei nepieciešamo minimālo platumu aprēķina pēc 21. zemsvītras piezīmē sniegtās formulas: W = Ws + 2 (Wr + Wc).

vienmērīgu pārvadāšanu un kuģu maršruta optimālu garumu[34], kā arī iespēju kuģiem veikt vajadzīgos pagriezienus[35]. Precīzi risinājumi tiks izstrādāti apbūves atļaujas saņemšanas posmā.

8. Vēja enerģētikas apgabalā Nr. 2 un inovāciju teritorijā jāsaglabā no vēja turbīnām brīvi galvenie gaisa satiksmes koridori (skat. 12. shēmu vēja enerģētikas apgabalu izveides tabulā). Precīzi risinājumi tiks izstrādāti apbūves atļaujas saņemšanas posmā.
9. Vēja ģeneratori nedrīkst mazināt valsts aizsardzības gaisa un jūras novērošanas sistēmu darbspēju, vajadzības gadījumā jāizstrādā un jāievieš kompensācijas mehānismi.
10. Vēja enerģētikas attīstības apgabalos tiek veicināta akvakultūra, īpaši gliemeņu un aļģu audzēšana.
11. Atļauju izsniegšanas procedūras / IVN līmenī, pieņemot lēmumus par vēja ģeneratoru atrašanās vietām un tehnoloģiskajiem risinājumiem, nepieciešams:
    a. sadarbībā ar vietējo pašvaldību precizēt skatu koridoru izvietojumu un apjomu; izstrādāt vizualizāciju, ņemot vērā vēja ģeneratoru augstumu un novietojumu, kā arī prasību saglabāt skatu koridoru.
    b. vēja ģeneratoru izvietošanā ņemt vērā agrāk būvēto un plānojamo vēja turbīnu atrašanās vieta, lai vizuālās ietekmes ziņā nodrošinātu regulāru kopskatu; tai pašā laikā jāsadarbojas ar atļauju izsniegšanas procesā esošo attīstības projektu īstenotājiem.
    c. novērtēt trokšņa radīto ietekmi, vajadzības gadījumā veikt trokšņu modelēšanu, rēķinoties arī ar citiem vēja enerģijas parkiem, kuri atrodas vai tiek plānoti šajā apvidū.
    d. novērtēt izdalītās siltumenerģijas, iespējamā magnētiskā lauka un ar būvēm saistītās vibrācijas iespējamo būtiski nelabvēlīgo ietekmi uz biotu. Vajadzības gadījumā veikt modelēšanu, ņemot vērā arī citus vēja enerģijas parkus un infrastruktūru, kas atrodas vai tiek plānota šajā apvidū.
    e. apgabalos, kas piemēroti vēja enerģētikas attīstībai, vēja turbīnas uzstādīšanas vietas izvēlē ņemt vērā dzīvotņu tipu robežas. Izvairīties no vēja turbīnu uzstādīšanas tādās vietās, kurām ir augsta dabas aizsardzības vērtība. Nepieciešama sadarbība ar Vides pārvaldi.
    f. novērtēt ietekmi uz zivju un roņu dzīves vidi, tostarp zivju nārsta vietām, vajadzības gadījumā ieviest nepieciešamos vides aizsardzības pasākumus; lai mazinātu ietekmi būvniecības laikā – paredzēt, ka trokšņainas darbības (piemēram, vēja ģeneratoru pamatu izbūve) nedrīkst notikt zivju nārsta laikā, kā arī vietās, kur ierobežotā teritorijā ir uzkrājies liels daudzums zivju.
    g. sadarbībā ar putnu faunas ekspertu – precizēt ietekmi uz putnu migrāciju, ņemot vērā plānojamās darbības mērogu, precīzu vietu un paredzamo tehnisko risinājumu; ja nepieciešams – veikt izpēti un

[34] Apbraucot vēja enerģētikas apgabalu, kuģa veiktais attālums var būt par 10–30 km garāks un kuģošanas laiks – par 0,5–1,5 stundām ilgāks. Līdz ar to palielinās degvielas patēriņš, kuru ir grūti precīzi noteikt, jo tas atkarīgs no kuģa tipa, kravas lieluma un daudziem citiem faktoriem.

[35] Braucot pa vēja enerģētikas apgabaliem, kuģim būtu jāveic vairāk pagriezienu salīdzinājumā ar jau pastāvošajiem satiksmes virzieniem. Kuģošanas ceļu projektēšanā pēc iespējas jāizvairās no pagriezienu vietām (*IMO, 2008, Ships' routeing,* A daļa, 6. sadaļa, 6.4. punkts; *PIANC, 2014, MarCom Wg 121 Harbour approach channels design guidelines,* 3.1.2.1. punkts*)*, jo tās samazina ūdens transporta drošību.

īstenot vides aizsardzības pasākumus; apgabalā Nr. 3 ņemt vērā, ka attīstības risks ir augstāks, jo ir iesaistītas putnu aizsardzības vērtības (apgabala vienā daļā atrodas ūdensputnu apmešanās vietas, pavasara migrācijas zona ietilpst putniem svarīgajā un jutīgajā Hilgerahu (*Hülgerahu*) teritorijā).

h. sadarbībā ar sikspārņu ekspertu precizēt ietekmi uz sikspārņiem, ņemot vērā plānojamās darbības apjomu, precīzu atrašanās vietu un paredzamo tehnisko risinājumu, attīstāmajā jūras teritorijā pirms būvniecības sākuma veicot sikspārņu lauka pētījumus un turpinot uzraudzību būvniecības un vēja enerģijas parka darbības laikā.
i. izvirzīt nosacījumu, ka jutīgāku biotopu gadījumā priekšroka dodama monolītajiem pamatiem, jo šādā gadījumā jūras gultnes dzīvotne tiek ietekmēta tikai vienu reizi; izmantot tādu pamatu materiālu, kurš ir pēc iespējas līdzīgāks dabiskajam substrātam (virsmas raupjums, neitrāla ķīmiska reakcija), un apsvērt iespēju pamatu ārējo virsmu bagātināt ar dabisko iežu materiālu, lai izveidotu jūras organismu piestiprināšanās substrātu, kas maksimāli līdzīgs dabīgajam.
j. novērtēt suspendēto cietvielu izplatību būvdarbu laikā (iespējama ietekme uz dzīvotnēm, augiem).
k. izvirzīt nosacījumus vēja ģeneratoru nojaukšanai, t. sk. izvērtēt iespējamo papildu kaitējumu bentiskajiem biotopiem saistībā ar vēja ģeneratoru pamatu nojaukšanu.
l. sadarboties ar Policijas un robežsardzes pārvaldi – nodrošināt jūras novērošanas radaru un jūras radiosakaru darbspēju, veicināt valsts robežas aizsardzību; vajadzības gadījumā veikt pētījumu, lai noskaidrotu novērošanas radaru radīto ietekmi un paredzētu kompensēšanas pasākumus.
m. sadarboties ar Aizsardzības ministriju, lai nodrošinātu valsts aizsardzības gaisa novērošanas sistēmas darbspēju.
n. sadarboties ar Civilās aviācijas pārvaldi, lai precizētu galvenos gaisa satiksmes koridorus un izvairītos no traucējumiem navigācijas sistēmās.
o. sadarboties ar Jūrlietu pārvaldi, lai precizētu vēja ģeneratoru izvietojumu un ūdensceļu satiksmes maršrutus saskaņā ar jaunākajiem datiem un novērtētu ietekmi uz kuģošanu (ieskaitot gan ilgāka brauciena ekonomisko ietekmi, gan paaugstinātu riska līmeni, kas saistīts ar satiksmes ierobežojumiem un blīvumu).
p. ja vēja enerģijas parks robežojas ar ūdensceļu zonu, tad, sadarbojoties ar Jūrlietu pārvaldi un pamatojoties uz jaunākajiem datiem, ir jāprecizē kuģošanas drošībai nepieciešamā buferzona.
q. neplānot vēja turbīnas kultūras pieminekļu atrašanās vietās.
r. ja vēja turbīnu apgabals pārklājas ar kultūras pieminekļa aizsargjoslu, arheoloģisko atradumu vietu vai vraku zonu, – precizēt kopējo ietekmi sadarbībā ar Kultūras mantojuma pārvaldi.
s. sadarbībā ar Aizsardzības ministriju noskaidrot vēsturisko sprāgstvielu un citu bīstamu priekšmetu atrašanas varbūtība.
t. uzstādot vēja turbīnas apgabalā Nr. 2, sadarboties ar Lauku lietu ministriju attiecībā uz zonām, kas tiek izmantotas zvejai ar traļiem.
u. novērtēt vēja ģeneratoru un kabeļu izbūves konkrēto ietekmi kā daļu no kopējās ietekmes.

5.6.5. Kabeļu koridori no vēja enerģētikas zonām uz sauszemi

Plānotajai saražotās vēja elektroenerģijas pārvadei nepieciešams izveidot energotīklu, kas būtu savienots ar iekšzemes elektrosadales tīklu. Konkrēto vēja enerģijas parku savienojumu jauda būs atkarīga no AS „Elering" izvirzītajiem pievienošanas noteikumiem. Pastiprināšanas darbi jāveic arī pašreizējā elektrības pārvades tīklā. Ilgtermiņā, lai savienotu vēja ģeneratoru parkus ar šodienas pārvades tīklu, ir jāizveido energotīkls starp jūras teritorijas vēja enerģētikas attīstības projektiem, pamatojoties uz kopējām sociālajām izmaksām. Ar energotīkla palīdzību plānotās vēja enerģētikas zonas jāsavieno savā starpā un arī ar kaimiņvalstu vēja enerģētikas apgabaliem. Šādā gadījumā būs iespējams izmantot vēja enerģijas resursus vēja enerģētikas apgabalos, kas plānoti visā Igaunijas jūras teritorijā. Atsevišķi tiks risināts jautājums par jūras teritoriju energotīkla izbūvi, kas nebūs uzskatāma par šī jūras teritorijas plānojuma grozījumiem, ja tiks ievēroti 5.6.5. un 5.7. punktos ietvertie nosacījumi. Iespējams, ka ilgtermiņā var būt mērķtiecīgi arī tā sauktie izslēgtā tīkla, *off-grid* risinājumi (piemēram, ūdeņraža tehnoloģija) vai „no elektrības uz gāzi" tipa risinājumi, kuros enerģijas pārvade no jūras teritorijas uz sauszemi notiek gāzes veidā.

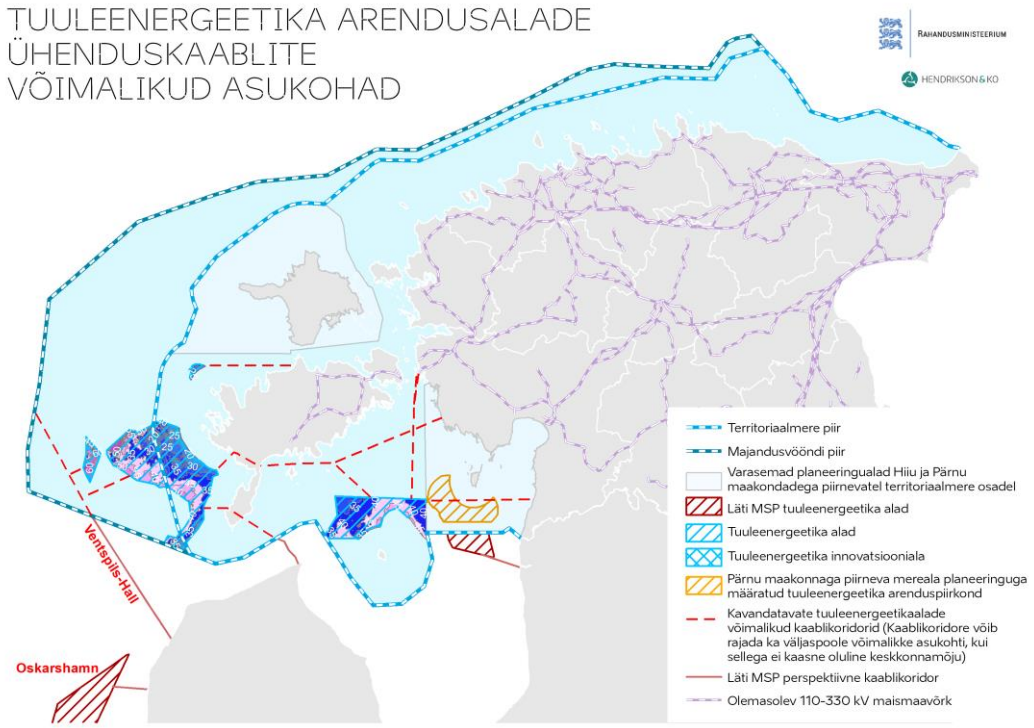
Saskaņā ar Plānošanas likumu, jūras teritorijas valsts līmeņa plānojuma uzdevums ir noteikt teritorijas, kas piemērotas enerģētikas tīkla attīstībai. Šī plānojuma risinājuma izpratnē tas nozīmē arī nepieciešamību noteikt galvenās kabeļu koridoru atrašanās vietas, lai paredzamos vēja turbīnu parkus pieslēgtu sauszemes pārvades tīklam (sk. turpmāk sniegto shēmu). Kabeļu koridoru galveno atrašanās vietu noteikšana ir nepieciešama, lai stratēģiskā līmenī veiktu ietekmes uz vidi novērtējumu un pārliecinātos, ka plānojuma īstenošana ir iespējama. Tai pašā nolūkā tika noteikts koridoru paredzamais platums 200 m[36]. Reālā vajadzība pēc jūras gultnes telpas, kā arī tehniskais risinājums un precīzs izvietojums tiks noskaidrots apbūves atļaujas piešķiršanas posmā. Jūras teritorijas kabeļu koridoru galvenajās atrašanās vietās ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Sauszemes daļai ir izstrādāti savienojumu izveidošanas nosacījumi (skat. turpmāk sniegtos nosacījumus.

Paredzot kabeļsavienojumu galvenās atrašanās vietas vēja enerģētikas attīstīšanai piemērotajos apgabalos, tika ņemtas vērā „Natura 2000" teritoriju robežas un tajās izvirzītie dabas aizsardzības mērķi, tātad šīs teritorijas netiktu ietekmētas. Savienojumu plānošanā par būtiskiem faktoriem tika uzskatīti arī pēc iespējas īsāki attālumi līdz pievienošanas punktiem, esošā pārvades tīkla izvietojums un jauda, kā arī pašreiz noteiktie elektroaprīkojuma attīstības virzieni.

Attīstot vēja turbīnu parkus, apbūves atļaujas posmā ir iespējams atrast alternatīvas atrašanās vietas, ja vien tām nav būtiski nelabvēlīgas ietekmes uz savvaļas dzīvniekiem un augiem. Lai izbūvētu kabeļu koridoru alternatīvā vietā, bet tomēr saskaņā ar šī plānojuma nosacījumiem, jauna plānojuma izstrāde nav nepieciešama, jo tas neradīs būtisku telpisko ietekmi un neietekmēs kopējo jūras teritorijas izmantošanas risinājumu.

[36] Kabeļu koridora pamatplatums ir noteikts atbilstoši aizsargjoslas platumam: 100 m katrā kabeļa pusē, saskaņā ar ekonomikas un infrastruktūras ministra 25.06.2015. apstiprinātajiem Noteikumiem Nr. 73. Citu valstu pieredze ir līdzīga: piemēram, „Vattenfall" Skandināvijas lielākajai vēja elektrostacijai Dānijā tika aprēķināts kabeļu koridora platums 100 m, kuram pievienota drošības buferjosla.

Vēja enerģētikas attīstības teritorijas var savienot arī ar Harku *(Harku)* apakšstaciju, piemēram, kabeļu koridors var darboties ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā uz teritoriālās jūras robežas. Būvējot kabeļu koridoru, ir jāievēro šajā plānā paredzētie nosacījumi.



Shēma 5.6.5.1 Vēja enerģētikas attīstības apgabalu kabeļu koridoru galvenās atrašanās vietas un savienojumi ar sauszemes elektroenerģijas tīklu. Kabeļu koridorus var izbūvēt arī vēja enerģētikas apgabalu robežās – saskaņā ar zemāk minētajām pamatnostādnēm un nosacījumiem.

Pamatnostādnes:

1. Jūras vēja ģeneratoru parkus ir lietderīgāk savienot ar sauszemes pārvades tīklu, izmantojot atsevišķus radiālos līdzstrāvas savienojumus un ņemot vērā to, ka vienas neatkarīgās daļas jaudas izraisītās izmaiņas nedrīkst pārsniegt 400 MW. Vēja turbīnu parkus ir iespējams arī savienot ar perspektīvo jūras teritorijas energotīklu vai citu tīklu, kas nepieciešams vēja turbīnu parkā saražotās enerģijas pārvadei saskaņā ar šī tīkla savienojuma nosacījumiem. Precīzāka vienas neatkarīgās daļas maksimālā jauda būs atkarīga no tīkla pārvaldītāja izdotajiem tehniskajiem noteikumiem, pamatojoties uz reālajiem apstākļiem.[37]
2. Vēja enerģijas parkiem, kas būs izvietoti netālu cits no cita, un savstarpēji netālu esošām savienojumu vietām vēlams pēc iespējas vairāk izmantot vienu un to pašu kabeļu koridoru, lai racionālāk izmantotu jūras gultni.
3. Kabeļu koridoros veidojot jaunas aizsargājamo dabas objektu teritorijas, ir svarīgi izstrādāt tādu aizsardzības režīmu, lai saglabātu iespēju veikt kabeļiem nepieciešamo apkopi un papildu kabeļa (-u) uzstādīšanu tajā pašā koridora platumā.

[37] https://elering.ee/eeluuring-ja-tehnilised-tingimused-1

Nosacījumi:

1. Ierīkojot vēja enerģijas parku kabeļus, apbūves atļaujas posmā jānovērtē ar paredzamajiem darbiem saistītā nelabvēlīgā ietekme uz vidi, tostarp kumulatīvā ietekme uz vidi kopā ar tuvumā izvietotām būvēm un objektiem.
2. Attīstot vēja enerģijas parka projektu, apbūves atļaujas posmā var atrast alternatīvu vietu kabeļu izvietošanai, ja tas nerada būtiski nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Nav pieļaujama nelabvēlīga ietekme uz jūras biotopu un jūras biotu, tostarp nelabvēlīga ietekme uz aizsargājamiem dabas objektiem un nelabvēlīga ietekme uz „Natura 2000" teritorijās noteiktajiem aizsardzības mērķiem.
3. Vietās ar paaugstinātu risku (piem., intensīva kuģu satiksme – krustojumi ar ūdensceļiem, pārklāšanās ar traļu zonām, vēja ģeneratoru parka iekšējā teritorija, kurā pārvietojas tehniskās apkopes kuģi) kabelis ir jāaizsargā pret iespējamo bojājumu risku, vajadzības gadījumā nosedzot to ar betona plāksnēm vai ieguldot jūras gultnē. Lai mazinātu kabeļu ietekmi uz vidi, piemēram, smilšainu sēkļu vietās ir lietderīgi apsvērt iespēju kabeli aprakt. Cieta substrāta (piemēram, „rifu" tipa dzīvotņu) gadījumā kabeļa nosegšana nav mērķtiecīga. Ja iespējams, kabeļa ārējai virsmai jābūt neitrāli reaģējošai un tādai, pie kuras var piestiprināties jūras organismi.
4. Seklās piekrastes joslās plānotie jūras kabeļi jāaizsargā tādā veidā, lai tos nevarētu salauzt ledus. Projektējot būves, ir jāņem vērā ledus radītais risks, un tām ir jābūt izturīgām.
5. Plānojot kabeļu ierīkošanu, apbūves atļaujas pieteikuma stadijā jāsadarbojas ar Kultūras mantojuma pārvaldi, lai nepieļautu jūras gultnes kultūras mantojuma sabojāšanu.
6. Plānojot kabeļu ierīkošanu, apbūves atļaujas saņemšanas posmā jāsadarbojas ar Aizsardzības ministriju, lai noskaidrotu nepieciešamību ņemt vērā iespējamās vēsturiskās sprāgstvielas un bīstamos priekšmetus.
7. Pēc kabeļu ierīkošanas būvdarbu beigām derīgo izrakteņu ieguve, materiālu nogremdēšana un enkurošanās kabeļu koridoros ir aizliegta.
8. Izbūvējot kabeļus Pērnavas apriņķa jūras plānošanas teritorijā, vienlaikus jāņem vērā ar to robežojošo jūras teritoriju plānojumu nosacījumi.

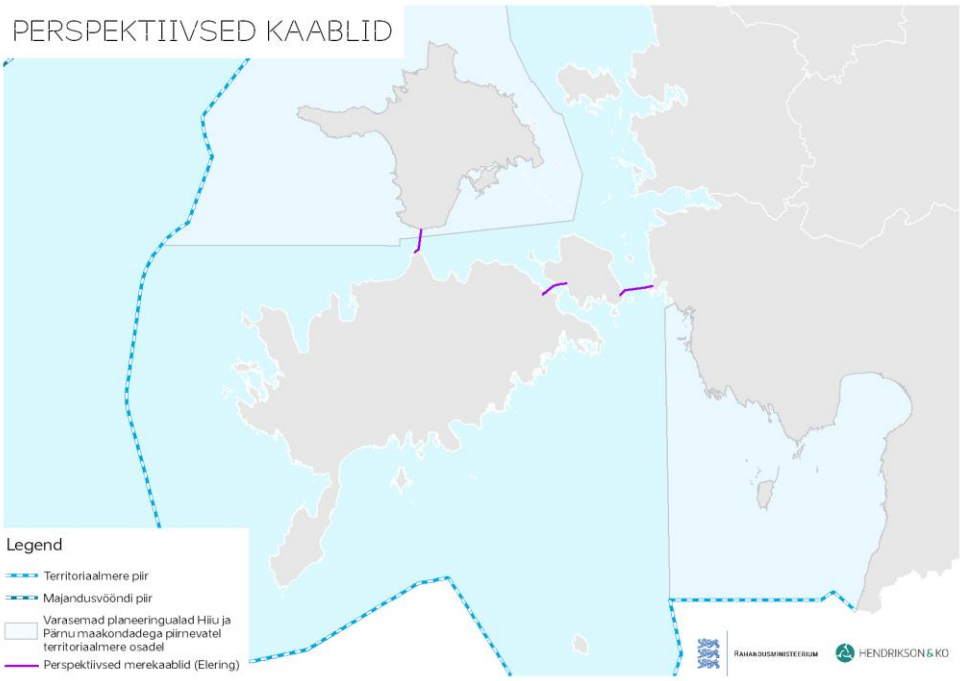
Nosacījumi vēja enerģijas parku savienošanai ar sauszemi:

1. Lēmums par tehnisko risinājumu savienošanai ar sauszemi (kabeļu vai gaisvadu līnijas, vajadzīgie parametri), kā arī par nepieciešamajiem zemesgabaliem tiks pieņemts apbūves atļaujas saņemšanas posmā saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.
2. Lēmums par vajadzīgajām darbībām, izbūvējot savienojumu ar sauszemi (plānojums, projektēšanas noteikumu publiskā procedūra, ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību utt.) tiks pieņemts apbūves atļaujas saņemšanas posmā saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem un sadarbībā ar pašvaldību un tīkla pārvaldītāju.
3. Gadījumā, ja savienojums ar sauszemi tiks īstenots gaisvadu līnijas veidā, jāņem vērā šādi nosacījumi:
    a. Nav pieļaujams gaisvadu līnijas izvietojums tuvu dzīvojamajām ēkām (līdz 100 m). Lai samazinātu vizuālo ietekmi, ja vien iespējams, jāizvairās no mastu uzstādīšanas dzīvojamo ēku tiešajā redzamības laukā.

   b. Ierīkojot gaisvadu līniju starp dzīvojamām ēkām, cik vien iespējams, jāizmanto vienlīdzības princips, lai dzīvojamās ēkas paliktu vienādos attālumos no gaisvadu līnijas, izņemot gadījumu, kad pastāv vienošanās ar nekustamā īpašuma saimniekiem.
   c. Ja iespējams, gaisvadu līnijas koridors jāizvieto esošās elektrolīnijas vai citas tehniskās infrastruktūras koridorā vai tā tiešā tuvumā, lai minimizētu iejaukšanos dabiskajā vidē sakarā ar mākslīgo papildobjektu uzstādīšanu, kā arī jāsamazina slodze uz zemi, nosakot dažādas aizsargjoslas.
   d. Iespēju robežās jāplāno gaisvadu līnija, kas sastāv no taisniem posmiem.
   e. Cik vien iespējams, jāizvairās no gaisvadu līnijas un tās aizsargjoslas pārklāšanās ar aizsargājamo dabas objektu teritorijām. Elektrolīnijas izbūves un darbības laikā nav pieļaujama būtiski nelabvēlīga ietekme uz dabas aizsardzības objektiem un nelabvēlīga ietekme uz „Natura 2000" teritorijās noteiktajiem aizsardzības mērķiem.
4. Gadījumā, ja savienojums ar sauszemi tiks īstenots kabeļu līnijas veidā, jāņem vērā šādi nosacījumi:
   a. Pazemes kabeļu koridori nedrīkst atrasties atsevišķu aizsargājamo dabas objektu, kultūras vērtību, kā arī dzīvojamās un atpūtas nozīmes ēku tiešā tuvumā.
   b. Pazemes kabeļlīnijas izbūves un darbības laikā nav pieļaujama būtiski nelabvēlīga ietekme uz dabas aizsardzības objektiem un nelabvēlīga ietekme uz „Natura 2000" teritorijās noteiktajiem aizsardzības mērķiem.
   c. Ja iespējams, kabeļlīnija jāizvieto esošās tehniskās infrastruktūras koridorā vai tā tiešā tuvumā, lai minimizētu iejaukšanos dabiskajā vidē sakarā ar mākslīgo papildobjektu uzstādīšanu, kā arī jāsamazina slodze uz zemi, nosakot dažādas aizsargjoslas.
   d. Būvējot pazemes kabeļlīniju, vajadzības gadījumā trases koridors var būt līkumots, jo šai gadījumā nav jāparedz plaša aizsardzības zona.

5.7. Jūras gultnē izvietotā infrastruktūra

Jūras gultnē esošā infrastruktūra nodrošina Igaunijai labāku pieslēgumu vienotajiem datu pārraides tīkliem, kā arī garantē lielo salu apgādi ar elektroenerģiju. Par svarīgiem jāuzskata funkcionējoši savienojumi ar Ziemeļvalstu tirgu un salām. Citi liela mēroga starptautiskie savienojumi (izņemot „Balticconnector" gāzes vadu, kā arī „Easternlight" un „Lilaco" sakaru kabeļus) pašlaik nav zināmi. Perspektīvā AS „Elering" paredz izveidot jūras kabeļu līnijas, lai uzlabotu piegādes drošību lielākajām salām (skat. zemāk sniegto shēmu). Ilgtermiņā viens no attīstības virzieniem var būt pie blīvi apdzīvotām vietām esošo piekrastes ūdeņu izmantošana dzesēšanai un siltumenerģijai.



Shematiskā karte 5.7.1. „Elering" perspektīvie kabeļi.

Par enerģētikas infrastruktūras daļu kļūs arī plānotie LNG termināļi Pakri pussalā, Mūgā (*Muuga*) un Sillamē (*Sillamäe*) ostā.

Jūras teritorijas plānojums kā valsts mēroga stratēģiskā līmeņa telpiskās attīstības dokuments nenosaka esošo un perspektīvā paredzēto kabeļu un cauruļvadu (t. sk. blakus biezi apdzīvotām vietām esošo piekrastes ūdeņu izmantošanu dzesēšanai un siltumenerģijai) telpiskās atrašanās vietas. Izņēmums ir plānojumā paredzēto vēja enerģētikas apgabalu galvenie savienojuma koridori saskaņā ar 5.6.5. punktu. Kabeļu un cauruļvadu (ieskaitot tos, kurus izmanto jūras dzesēšanai un siltumenerģijai, un kabeļus ar šo plānojumu nesaistītos vēja enerģētikas attīstības projektos) ierīkošana ir atļauta, ievērojot zemāk sniegtās pamatnostādnes un nosacījumus, un minēto kabeļu un cauruļvadu ierīkošana nav uzskatāma par darbību, kas maina jūras teritorijas plānojumu.

Pamatnostādnes:

1. Vienā un tajā pašā virzienā vērstus savienojumus ir lietderīgi pēc iespējas vairāk ietilpināt vienos un tajos pašos kabeļu koridoros, lai racionālāk izmantotu jūras gultni. Mērķis ir minimizēt iejaukšanos dabiskajā vidē sakarā ar mākslīgo papildobjektu uzstādīšanu, kā arī samazināt dažādu jūras kabeļu koridoru un to aizsargjoslu radīto slodzi uz jūras gultni.
2. Kabeļu koridoros veidojot jaunas aizsargājamo dabas objektu teritorijas un izstrādājot objektu aizsardzības režīmu, ir svarīgi saglabāt iespēju veikt nepieciešamos kabeļu uzturēšanas darbus un uzstādīt papildu kabeli (-ļus) tā paša koridora platumā.

Nosacījumi:

1. Esošo kabeļu un cauruļvadu izvietojums jāņem vērā visos jūras teritorijas izmantošanas gadījumos. Ja nepieciešams, jāveic precizējošs pētījums, lai novērtētu kabeļu atrašanās vietu un stāvokli, kā arī jāsadarbojas ar kabeļa īpašnieku.

2. Sīkāka informācija par kabeļu un cauruļvadu ieklāšanu (atrašanās vieta / tehniskais risinājums utt.) tiks noskaidrota konkrēto projekta risinājumu ietvaros. Atbilstoši tam tiks lemts par vajadzību novērtēt ietekmi, noteikt tās raksturu, apmēru un ietekmētās nozares vietējā līmenī.
3. Kabeļu izbūvē jāizmanto vislabākās pieejamās tehnoloģijas, lai novērstu elektromagnētisko lauku iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, t. sk. uz zivju faunu.
4. Paredzētie zemūdens kabeļi jāaizsargā seklajā piekrastes zonā, lai tos nevarētu sagriezt ledus. Projektētajām un uzbūvētajām celtnēm jābūt izturīgām, lai ledus apstākļi tās nesabojātu.
5. Vietās ar paaugstinātu risku (piem., intensīva kuģu satiksme – krustojumi ar ūdensceļiem, pārklāšanās ar traļu zonām u. tml.) kabelis ir jāaizsargā pret iespējamo bojājumu risku, vajadzības gadījumā nosedzot to ar betona plāksnēm vai ieguldot jūras gultnē. Lai mazinātu kabeļu ietekmi uz vidi, piemēram, smilšainu sēkļu vietās ir lietderīgi apsvērt iespēju kabeli aprakt. Cieta substrāta (piemēram, „rifu" tipa dzīvotņu) gadījumā kabeļa nosegšana nav mērķtiecīga. Ja iespējams, kabeļa ārējai virsmai jābūt neitrāli reaģējošai un tādai, pie kuras var piestiprināties jūras organismi.
6. Kabeļu un cauruļvadu ierīkošanā jāizmanto tāds tehniskais risinājums un tāda vietas izvēle, lai nepieļautu būtiski nelabvēlīgu ietekmi uz aizsargājamiem dabas objektiem un nelabvēlīgu ietekmi uz „Natura 2000" teritoriju aizsardzības mērķiem. Nepieciešams sadarboties ar Vides pārvaldi.
7. Kabeļu un cauruļvadu ierīkošanas apbūves atļaujas pieteikuma iesniegšanas posmā jāsadarbojas ar Kultūras mantojuma pārvaldi, lai novērstu jūras gultnes kultūras vērtību sabojāšanu.
8. Izbūvējot kabeļus un cauruļvadus, jāsadarbojas ar Aizsardzības ministriju, lai noteiktu nepieciešamību ņemt vērā iespējamās vēsturiskās sprāgstvielas un bīstamos priekšmetus.
9. Lai mazinātu kabeļu un cauruļvadu radīto ietekmi uz vidi, ieteicams apsvērt iespēju tos ierakt (piem., smilšakmens gadījumā). Cieto substrātu gadījumā (piem., ja runa ir par „rifu" biotopu tipiem) kabeļa aprakšana vai nosegšana nav mērķtiecīga. Ja iespējams, kabeļa ārējai virsmai jābūt ar neitrālu reakciju, lai ūdens organismi varētu tai pieķerties.
10. Pēc kabeļu ierīkošanas būvdarbu beigām derīgo izrakteņu ieguve, materiālu nogremdēšana un enkurošanās kabeļu koridoros ir aizliegta.
11. Paredzot kabeļu izbūvi Pērnavas apriņķa jūras plānošanas teritorijā, vienlaikus jāņem vērā ar to robežojošo jūras teritoriju plānojumu nosacījumi.

5.8. Jūras tūrisms un rekreācija

Jūras teritorijai ir augsta vērtība no atpūtas sektora uzņēmējdarbības viedokļa. Jūra piedāvā gan dažādas nodarbes uz ūdens (atpūtas kuģošana, ūdens motosports, burāšana), gan arī iespējas pavadīt brīvo laiku pludmalē.

Atpūtas pasākumus jūrā lielā mērā regulē pašvaldības. Igaunijas jūras apgabalā un piekrastē jūras tūrisma un atpūtas apstākļi ir atšķirīgi, un no tiem ir atkarīgi atpūtas veidi un intensitāte.

Jūras teritorijas plānojums kā valsts līmeņa stratēģiskais telpiskās attīstības dokuments nenosaka jūras tūrisma un rekreācijas pakalpojumu attīstībai konkrētas zonas. To robežas nospraužamas vietējās kopienas diskusiju gaitā, izmantojot uz konkrētu vietu balstītu pieeju. Jūras teritorijas plānojums ietver pamatnostādnes attiecībā uz jūras kopīgo lietošanu un nozares telpisko attīstību. Jūras tūrisma un rekreācijas jomas izaugsmi veicinās ietekmes novērtēšanas gaitā izstrādātais priekšlikums stiprināt jūras- sauszemes saikni, attīstot jūras un zemes sadarbības kopu (skat. 5.16. sadaļu).

Pamatnostādnes:

1. Tiek veicināta starptautisko pasažieru kuģu satiksmes paplašināšana tam piemērotajos reģionos (Virumaa, Sāremā (*Saaremaa*)).
2. Lai piedāvātu burāšanas tūristiem daudzpusīgākus un piemērotākus apstākļus maršruta izvēlei un jahtu pietauvošanai, tiek plānota iespēja nodrošināt jahtu piestātnes ik pēc 30 jūras jūdzēm (aptuveni 56 km) (atbilst vienā dienā parasti veicamā ceļa garumam).
3. Tiek veicināta ar jūru saistītā atpūtas un sporta aktivitāšu attīstība tam piemērotās vietās.
4. Jauno jūras izmantošanas veidu (akvakultūra, vēja enerģētika) attīstībā tiek ņemts vērā arī tūrisma nozares potenciālais ieguvums (piem., vēja enerģijas parku vai akvakultūras saimniecību apmeklēšanas braucieni).
5. Attīstot vēja enerģētikas jomu, tiek samazināta vizuālā ietekme no svarīgiem skatu punktiem (skat. 5.6.3. sadaļas 8. pkt.).
6. Publiski izmantojamām piekrastes teritorijām, burāšanas un ūdenssporta vietām, kā arī jūras un svarīgāko atpūtas teritoriju publiskajai pieejamībai uzmanība jāpievērš vietējā līmenī. Ar piekrasti saistītās darbības tiek plānota, balstoties uz pašvaldības izstrādāto telpiskās attīstības ģenerālplānu[38].
7. Nosakot ūdens motosporta un ūdens motociklu izmantošanas teritorijas vietējā līmenī, ir jārēķinās ar plašākas sabiedrības atpūtas vajadzībām, kā arī ar ietekmi uz zivīm nārsta laikā. Ūdenssports nedrīkst apdraudēt dabas aizsardzības mērķu īstenošanu. Izņēmuma kārtā ūdens motociklus bez ierobežojumiem drīkst izmantot uzraudzības un glābšanas darbiem.

5.9. Aizsargājamie dabas objekti

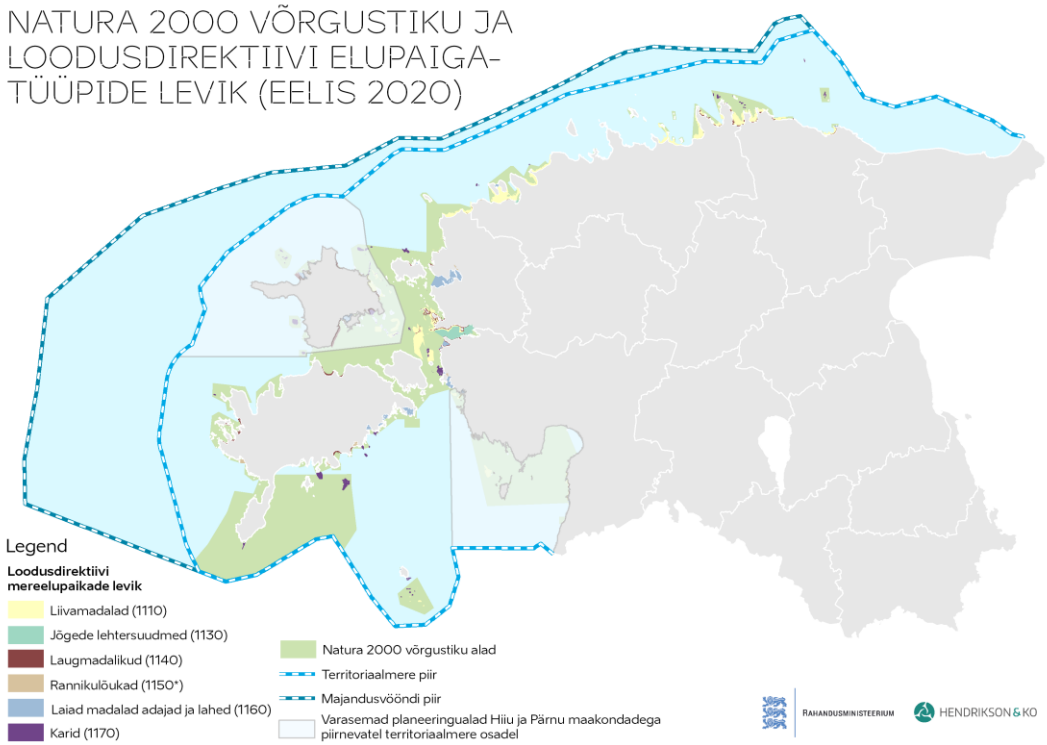
Jūras teritorijas līdzsvarotas izmantošanas pamatā ir jūras biotas daudzveidības saglabāšana un dabas resursu lietošanas ilgtspēja. No Igaunijai piederošās jūras ūdeņu kopplatības 19 % aizņem aizsargājamie dabas objekti (6800 km^2). Tie izvietoti galvenokārt piekrastes un sekla ūdens reģionos, taču var atrasties arī atklātajā jūrā. Izmantojot jūras teritoriju, svarīgi paturēt prātā arī sauszemes nacionālo parku (Vilsandi, Matsalu, Lahemā (*Lahemaa*)) uzdevumus dabas saglabāšanā.

HELCOM mērķis ir noteikt par piekrastes vai jūras aizsargājamo teritoriju vismaz 10 % no katras Baltijas jūras zemūdens baseina valsts teritorijas. Attiecībā uz Igauniju šis

[38] Jūras teritorijas plānojuma izstrādes gaitā ir aktualizējusies tēma par vietējo pašvaldību tiesībām un pienākumiem jūras teritorijas izmantošanā un plānošanā. Tēmai nepaciešams regulējums, un tā ir iekļauta jūras teritorijas plānojuma īstenošanas rīcības plānā.

mērķis nav izpildīts Baltijas jūras atklātajā daļā, turklāt Igaunijā nav aizsargājamo teritoriju, kas ietilptu ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.[39]

Ievērojot ES Jūras stratēģijas ietvara direktīvas un HELCOM ieteikumus, tiek apsvērta iespēja izveidot aizsargājamās jūras teritorijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Igaunijas Jūras stratēģijas rīcības plāns 2016.–2020. gadam paredz uzsākt aizsargājamo teritoriju tīkla veidošanu Igaunijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, sākotnēji nosakot vismaz divas aizsargājamās teritorijas. Plānots, ka līdz 2020. gada beigām tiks pabeigts pētījums par iespējamām aizsargājamām dabas vērtībām. Paredzēts, ka priekšlikums izveidot aizsargājamās teritorijas tiks izteikts 2021. gada sākumā. Ja pētījuma laikā atklāto dabas vērtību dēļ rodas nepieciešamība veidot jaunas aizsargājamās teritorijas, tad šajā procesā vispirms jānoskaidro, vai aizsargājamās teritorijas atrašanās vietai nav citu alternatīvu. Šajā nolūkā nepieciešams izvērtēt ar aizsargājamo teritoriju izveides ietekmi uz sociālo un ekonomisko vidi, enerģētikas nozares attīstību un klimata mērķu sasniegšanu. Aizsargājamo teritoriju izveide ir process, kas notiek atsevišķi no jūras plānojuma izstrādes.



Shēma 5.9.1 „Natura 2000" tīkla un dabas aizsardzības direktīvā noteikto dzīvotņu tipu izplatība (EELIS, 2020. g. februāris).

Jūras teritorijas plānojumā ir ņemti vērā aizsargājamie dabas objekti [40] un to aizsardzības mērķi. Papildu aizsargājamo dabas objektu noteikšanu jūras teritorijas plānojums neparedz. Jauno objektu izveide notiek tiesību aktos paredzētajā kārtībā. Turklāt ir ieteicams ņemt vērā arī jūras plānojumā izvirzītās pamatnostādnes, kuras noteiktas saskaņā ar jūras teritorijas kopējās izmantošanas mērķiem un līdzsvarotības principiem.

[39] *Eesti merestrateegia meetmekava* (Igaunijas jūras stratēģijas pasākumu plāns), 2016, Tallina. https://www.envir.ee/sites/default/files/meetmekava_032017_f.pdf

[40] Ņemti vērā gan esošie, gan plānojamie aizsargājamie dabas objekti pēc stāvokļa 2019. gada sākumā.

Pamatnostādnes

1. Izmantojot jūras teritoriju aizsargājamo teritoriju ietvaros, tiek ņemti vērā to aizsardzības mērķi un spēkā esošie ierobežojumi.
2. Arī ārpus aizsargājamām teritorijām jūras teritorijas izmantošanā jārēķinās ar principu, ka nepieciešams saglabāt ekosistēmas labu stāvokli un funkcionēšanu, tādējādi nodrošinot ekosistēmas pakalpojumu ilgtspējību. Sekmējot jūrniecības ekonomikas izaugsmi, dabas resursi ir jālieto, bet vienlaicīgi arī jāsaudzē.
3. Plānojot jaunus attīstības projektus [41] saistībā ar jūras teritoriju, atbilstoši vajadzībai jāveic dabas vērtību izpēte, kuras rezultāti tiek ņemti vērā, lemjot par projekta īstenošanas iespējām vai izvēloties mērogu, tehnoloģiju utt.
   Ja analoģiskus dabas vērtību aizsardzības mērķus ir iespējams sasniegt alternatīvā jūras teritorijā, kur nepastāv citas (piem., valsts aizsardzības, energoapgādes drošības vai ekonomiskās) intereses, tad attīstības projektu plānošana un īstenošana netiek ierobežota.
4. Atklātajā jūrā aizsargājamās teritorijas tiek veidotas, pamatojoties uz jūras teritorijas kopīgās lietošanas principu un nepieciešamību izmantot jūras resursus enerģijas ražošanai, akvakultūras attīstībai, valsts aizsardzībai un citiem mērķiem.
5. Veidojot jaunu aizsargājamā dabas objekta teritoriju, tās telpiskā forma pēc iespējas jāpielāgo kuģošanas ceļam. Šajā procesā nepieciešams sadarboties ar Jūrlietu pārvaldi un veikt ietekmes novērtējumu, lai noskaidrotu gaidāmo sociālo un ekonomisko ietekmi, ieskaitot gan ilgāka brauciena ekonomisko ietekmi, gan paaugstinātu riska līmeni, kas saistīts ar satiksmes ierobežojumiem un blīvumu.
6. Veidojot jaunas aizsargājamās jūras teritorijas un izstrādājot saglabāšanas nosacījumus, papildu ierobežojumu noteikšanā jāseko, lai vides mērķu sasniegšana jūras reģionā būtu līdzsvarota. Piemēram, sugu aizsardzība ir jānodrošina reprezentatīvākajās vietās, tomēr jāsasniedz arī mērķi, kas izriet no nepieciešamības pārvaldīt klimata pārmaiņas.

Nosacījums:

1. Plānojot gliemeņu un aļģu audzēšanu aizsargājamo dabas objektu teritorijā, vispirms jānoskaidro, kādas ir abu šo nozaru mērķu mijiedarbības iespējas. Izpētes procesā nepieciešams sadarboties ar Vides pārvaldi.

5.10. Jūras kultūra

Igaunijas jūras kultūra atspoguļojas gan materiālajā, gan nemateriālajā kultūras mantojumā, kas palīdz izprast un bagātināt ikdienas dzīvi. Jūras kultūru veido un pārstāv jūras teritorijas un piekrastes izmantotāji: zvejnieki, kuģu būvētāji, atpūtnieki, sērfotāji, nirēji utt. Jūras kultūrā ietilpst arī jūras teritorijā esošais materiālais kultūras mantojums.

Igaunijas piekrastes un jūras teritorijas kultūras kartes sastādīšanas rezultāti (skat. Ietekmes novērtējuma ziņojuma 2. pielikumu) liecina, ka visa Igaunijas piekraste ir vienā vai otrā ziņā vērtīga. Piekrastes mazapdzīvotie apgabali var lepoties ar dabas objektiem

[41] Ar attīstības projektiem tiek saprasta gan jaunu jūras izmantošanas veidu attīstīšana, gan ar tradicionālajiem jūras izmantošanas veidiem saistīti jaunie projekti.

un kultūras pieminekļiem, bet piejūras ciematos un pilsētās ir koncentrēti atpūtas nozares pakalpojumi un vietējā jūras kultūras infrastruktūra. Piekrastē atrodamas vērtīgas dabas ainavas (piemēram, Neigrundas sēklis *(Neugrundi madalik)*), vraku zonas un ūdenssportam piemērotas teritorijas. Nozīmīga vērtība ir arī skats no jūras uz Tallinas siluetu.[42] Jūras kultūras jomā ietilpst arī nacionālajiem parkiem (Vilsandi, Matsalu, Lahemā (*Lahemaa*)) izvirzītie dabas aizsardzības uzdevumi.

Lai sasaistītu jūras kultūras vērtības ar jūras un piekrastes plašāku izmantošanu, ietekmes novērtējuma izstrādes gaitā tika ierosināts veidot t. s. jūras un sauszemes kopas (sk. 5.16. sadaļu), kas ļautu „jūrniecību" pilnvērtīgāk iekļaut reģiona turpmākās attīstības virzībā.

Jūras teritorijas plānojums kā valsts līmeņa stratēģiskais dokuments nenosaka konkrētas ar jūras kultūru saistītās jomas. Gan garīgo, gan materiālo jūras kultūras aspektu novērtējums plānojumā izpaužas kā definētas prioritātes un pamatnostādnes.

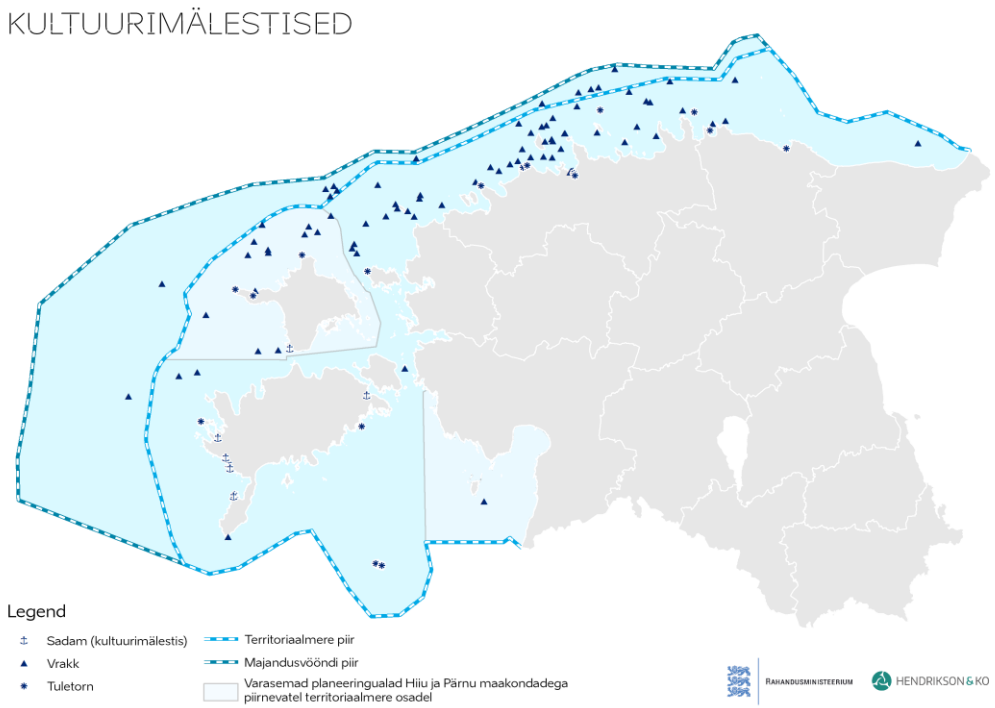
Pamatnostādnes:

1. Izstrādājot sauszemes plānojumus, ņemt vērā tādus jūras teritorijas izmantošanas veidus, kas ir piemēroti attiecīgā reģiona dabas un kultūras īpatnībām.
2. Sekmēt tradicionālo un jauno jūras kultūras nozaru līdzāspastāvēšanu. Lai saglabātu jūras kultūras vērtības piekrastē un piejūras apgabalos, ir būtiski vienoties par mijiedarbību vietējā līmenī.
3. Stiprināt tradicionālo jūras kultūru, uzturot ostas dabiski piemērotās vietās un izstrādājot attiecīgus zvejniecības noteikumus.

5.11. Kultūras pieminekļi

Lielāko daļu no jūras teritorijā esošā materiālā kultūras mantojuma veido kuģu vraki, kuriem Baltijas jūra nodrošina unikālus saglabāšanās apstākļus. Sabiedrībā pieaug interese un vēlme iepazīties ar Igaunijas zemūdens kultūras mantojumu, niršanas klubi uzņem viesus arī no Somijas, Latvijas, Krievijas un Vācijas.

[42] Skatu koridori tiek noteikti dokumentos, ko izstrādā atsevišķi no šī plāna (Tallinas vecpilsētas kultūras mantojuma aizsargājamās teritorijas nolikums, Tallinas augstceltņu tematiskais plānojums u. c.).

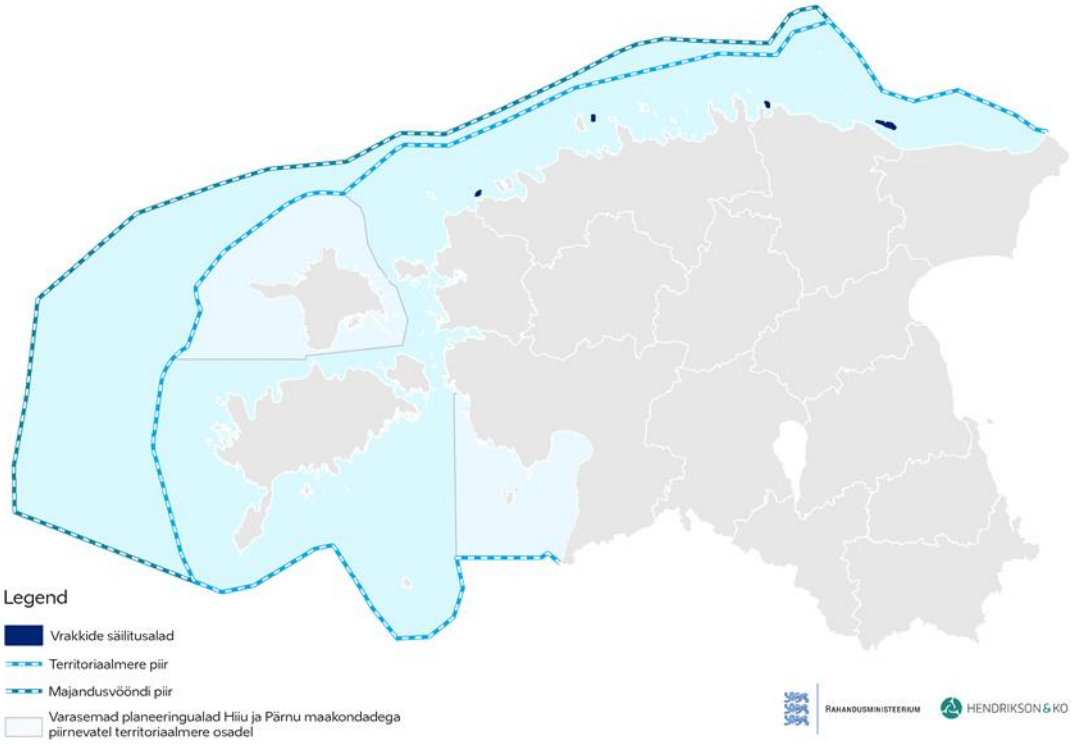


Shēma 5.11.1 Kultūras pieminekļi (2020. g. februāris).

Jaunu kultūras mantojuma objektu nonākšana valsts aizsardzībā vai izmaiņas aizsardzības režīmā nav uzskatāmas par jūras teritorijas plānojuma grozīšanu.

Jūras teritorijas plānojumā tiek paredzētas aizsargājamās arheoloģisko atradumu vietas (skat. shēmu 5.11.2)[43]. To noteikšanas mērķis ir nodrošināt atrasto zemūdens lietisko kultūrvērtību saglabāšanu situācijā, kad tos nav iespējams saglabāt sākotnējā vietā vai konservēt, uzglabāt vai eksponēt muzeju kolekcijās. Zemūdens lietisko kultūrvērtību pārvietošana ir apsverama tikai pamatotos gadījumos, kuros tiek veikta arī atradumu vietu arheoloģiskā priekšizpēte, lai noskaidrotu kultūrpriekšmeta stāvokli, arheoloģiskā slāņa apmēru un pārvietošanas iespējamību. Ja lietiskās kultūrvērtības stāvoklis ļauj to pārvietot, atradumu vietā jāveic zemūdens arheoloģiskie izrakumi.

[43] Tiek veikts ar saglabāšanas vietu izmantošanas sākumu saistītās ietekmes novērtējums pēc stāvokļa uz 2020. gada jūliju.



Shēma 5.11.2. Arheoloģisko atradumu vietas (vraku zonas)

Pamatnostādnes:

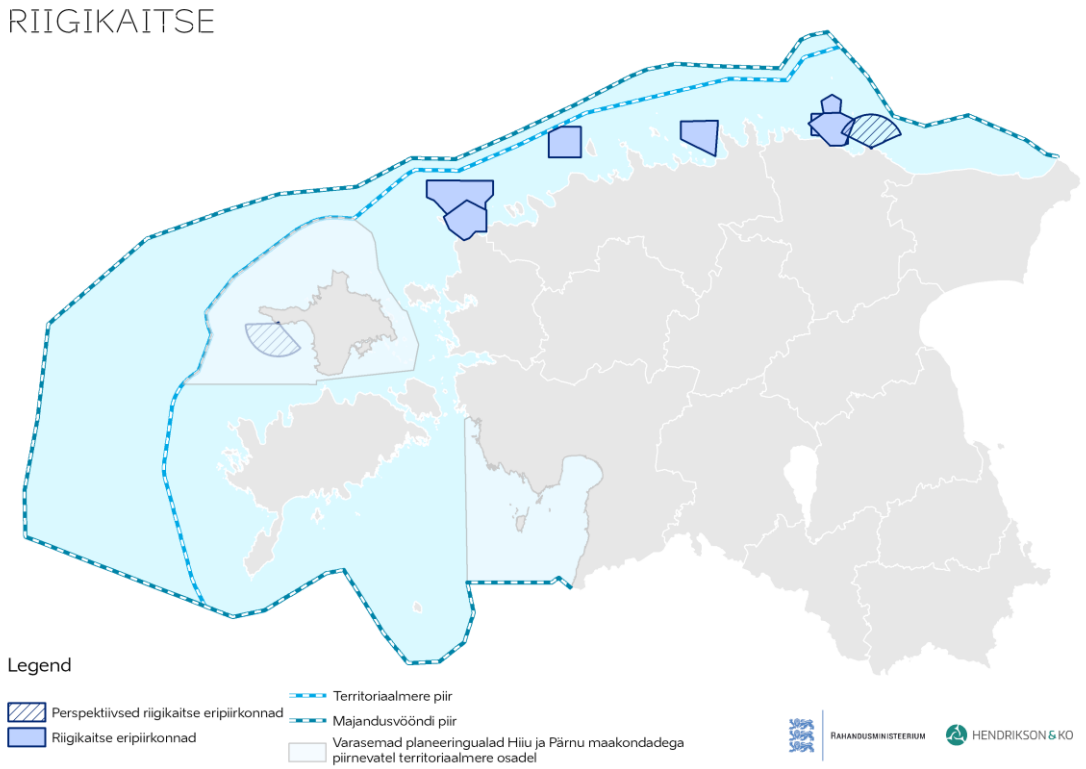
1. Veicināt „niršanas parku" plānošanu, lai atvieglotu vraku iepazīšanu zonās, kur atrodas daudz kultūras pieminekļu un kur ir laba caurskatāmība.
2. Plānojot jaunus attīstības projektus un atklājot zemūdens kultūras mantojumu, tiek veicināta atbildīga un ilgtspējīga pieeja izcelsmes vietai, lai novērotu vai dokumentētu kultūras mantojumu.
3. Par prioritāti ir uzskatāma nepieciešamība saglabāt skatu koridoru, kurš paveras no jūras puses uz kultūras pieminekļiem, kas atrodas uz sauszemes.

Nosacījumi:

1. Kultūras pieminekļu teritorijā (objekts ar aizsargjoslu) ir aizliegts noenkuroties, zvejot ar traļiem, veikt padziļinājumus un izgāzt cietvielu atkritumus. Citas darbības (piem., zveja, niršana) ir atļautas gadījumā, ja tās neapdraud kultūras mantojuma saglabāšanu. Zemūdens kultūras piemineklis vai arheoloģisko atradumu vieta var tikt pārvietota no pašreizējās vietas uz plānojumā noteikto saglabāšanas vietu (skat. shematisko karti 5.11.2.), ja tas ir obligāti nepieciešams sakarā ar sabiedrības lielo interesi vai pieminekļa apdraudētību esošajā vidē (piemēram, ostu akvatoriji) un pieminekļa saglabāšanu nav iespējams nodrošināt citādi. Zemūdens pieminekļu un arheoloģisko atradumu zonu pārvietošanas noteikumus apstiprina Kultūras mantojuma aizsardzības pārvalde.
2. Pirms tādu darbību plānošanas, kuras var apdraudēt kultūras mantojuma saglabāšanu, tiek veikta zemūdens arheoloģiskā izpēte.

5.12. Valsts aizsardzība

Plānojums paredz, ka īstenojot jebkuras darbības jūras teritorijā, ir jārēķinās ar valsts drošības interesēm. Saskaņā ar „Valsts aizsardzības attīstības plānu 2017–2026", valsts stratēģiskais mērķis ir ar valsts aizsardzību saistīto risku un spriedzes novēršana un mazināšana, preventīvo pasākumu skaita palielināšana pret militāro agresoru, valsts patstāvīgo aizsardzības spēku straujāka attīstība, sabiedrības spējas saliedēti atvairīt uzbrukumu paaugstināšana, valsts spējas ātri atrisināt ar valsts aizsardzību saistītu krīzi un konfliktus stiprināšana, Igaunijas sabiedrības saliedētības palielināšana, kā arī gatavības nodrošināšana stāties pretī informācijas karam. Valsts aizsardzības intereses jūrā tiek īstenotas, nosakot īpašās teritorijas un nodrošinot gaisa telpas novērošanas radaru darbību. Valsts aizsardzības īpašās teritorijas ir izveidotas, lai īstenotu gaisa telpas novērošanu, kā arī artilērijas un jūras spēku mācības.



Shēma 5.12.1. Valsts aizsardzības īpašās teritorijas.

Jūras teritorijas plānojumā ir ņemtas vērā valsts aizsardzības telpiskās vajadzības. Jauno objektu izveide notiek normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, ņemot vērā jūras teritorijas plānojumā izvirzītās pamatnostādnes.

Pamatnostādnes:

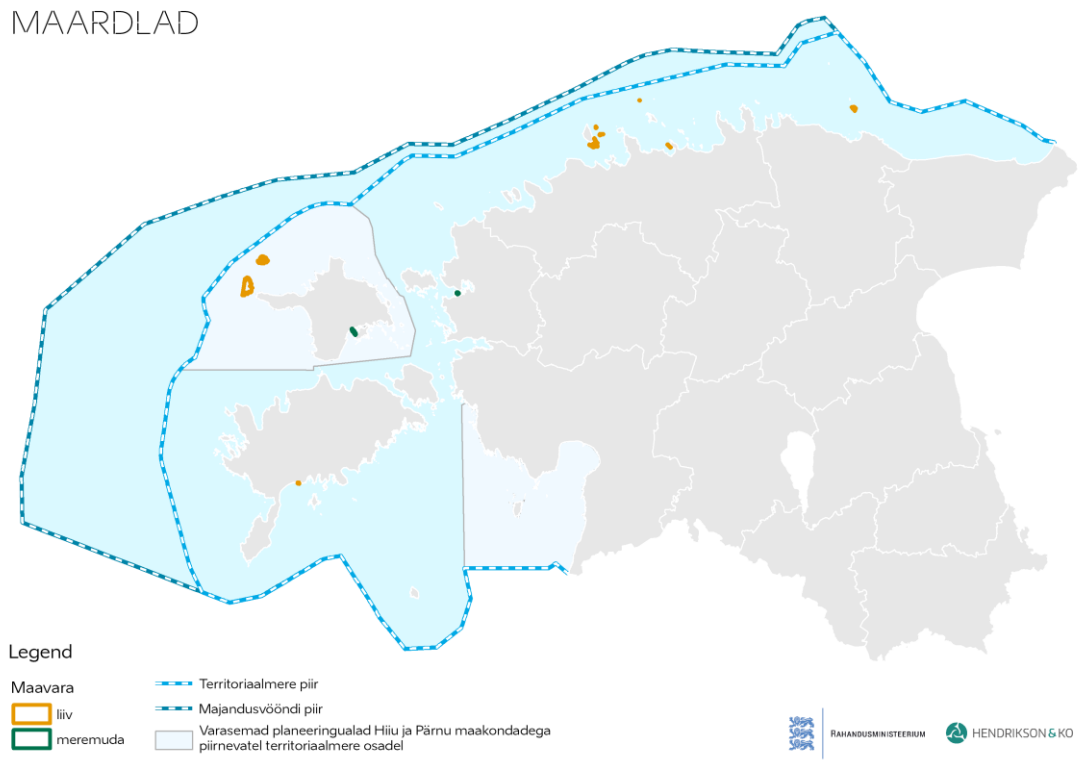
1. Valsts aizsardzības īpašo teritoriju robežas var tikt precizētas, mainoties bruņojumam, militāro mācību veidam u. c. faktoriem.
2. Īstenojot valsts aizsardzības darbības, iespēju robežās ir jārēķinās ar citām jūras izmantošanas nozarēm, kā arī ar vietējo jūras kopienu interesēm.
3. Ūdenī paredzēti lielāka mēroga spridzināšanas darbi jāplāno ārpus zivju nārsta sezonas un ārpus apgabala, kur ierobežotā teritorijā ir uzkrājies liels daudzums

zivju. Lai mazinātu iespējamo ietekmi, pirms lielāku sprāgstvielu lādiņu izmantošanas ieteicams panākt zivju izspiešanu no mazāku lādiņu teritorijas.
4. Lai minimizētu kaitējumu savvaļas dzīvniekiem un augiem, ieteicams izstrādāt vides aizsardzības pasākumu plānu.
5. Valsts aizsardzības īpašās teritorijas ir atvērtas navigācijai cauru gadu, izņemot gadījumus, kad tās ir slēgtas uz valsts aizsardzības mācību periodu. Ja nepieciešams, militāro mācību laikā jūras satiksme tiek regulēta sadarbībā ar Jūrlietu pārvaldi un Policijas un robežsardzes pārvaldi.
6. Lai garantētu drošību, ziņa par gaidāmo mācību norisi tiek iekļauta navigācijas informācijā, ja nepieciešams – arī publicēta plašsaziņas līdzekļos, vietējo pašvaldību tīmekļa vietnēs un vietējo informācijas punktu stendos.

Nosacījums:
1. Valsts aizsardzības īpašajās teritorijās netiek plānotas akvakultūras attīstības zonas.

5.13. Derīgie izrakteņi

Igaunijas jūras telpā esošie derīgie izrakteņi palīdz garantēt energoapgādes nepārtrauktību un mazina slodzi uz zemes dzīlēm. Eiropas Komisijas integrētā jūrlietu politika paredz jūras gultnes izrakteņu ieguvi un atzīst to par nozīmīgu jūras nozari.
Tiek lēsts[44], ka līdz 2030. gadam Igaunijas derīgo izrakteņu ieguve turpināsies līdzīgi kā pašreiz, taču ilgtermiņā ir paredzams, ka šīs nozares ietekme uz vidi pieaugs sakarā ar nepieciešamību izmantot vairāk resursu.



Shēma 5.13.1. Atradnes (2020. g. februāris).

[44] Jūras stratēģijā iekļautais jūras teritorijas vides stāvokļa novērtējuma ziņojums, 2018.

Jūras teritorijas plānojumā netiek paredzētas jaunas atradnes, taču ir būtiski nodrošināt esošo derīgo izrakteņu krājumu atbilstoša ieguve. Jaunu zemes dzīļu nodalījumu vai atradņu noteikšana nav uzskatāma par jūras teritorijas plānojuma grozīšanu.

Pamatnostādne:

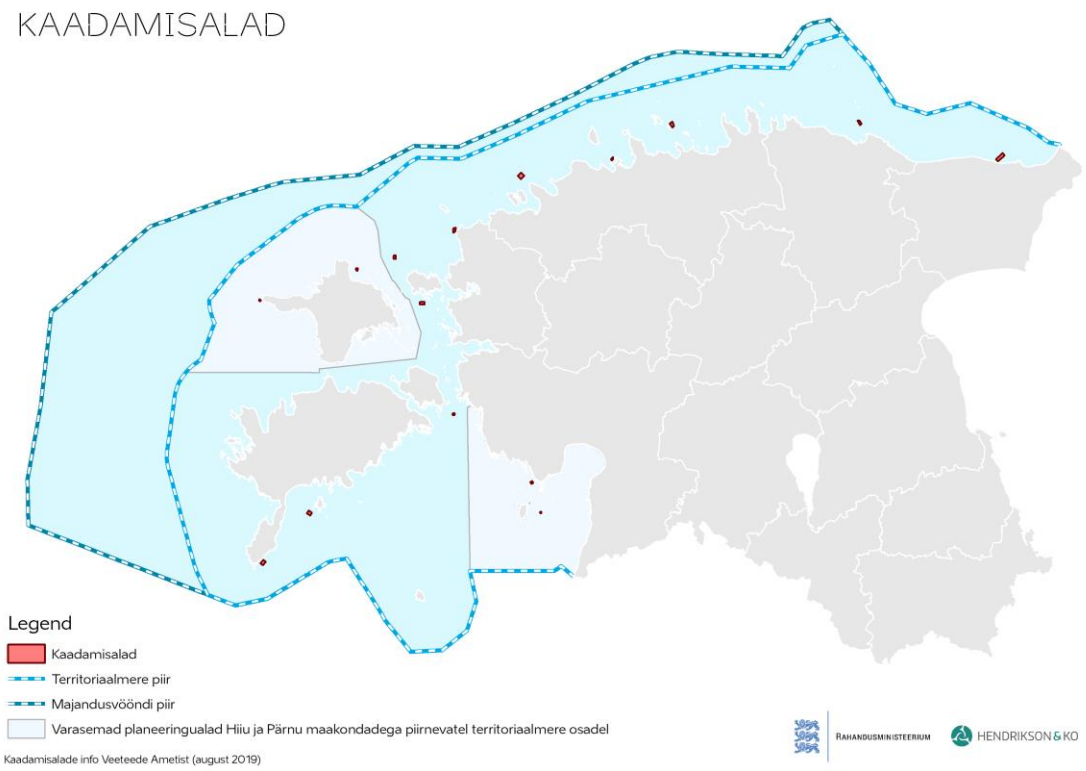
1. Derīgo izrakteņu ieguvē priekšroka jādod atradnēm, kuras izvietotas ārpus nozīmīgām zivju nārsta vietām.

Nosacījumi:

1. Ja atradnes teritorija pārklājas ar ūdens transporta satiksmes zonu, tad ir jānodrošina iespēja izmantot atradni, vajadzības gadījumā sadarbībā ar Jūrlietu pārvaldi īslaicīgi pārkārtojot kuģu satiksmi, balstoties uz ūdens transporta aktuālajiem datiem.
2. Veicot derīgo izrakteņu ieguvi, nepieciešams sadarboties ar Kultūras mantojuma pārvaldi, lai ieguve neietekmētu jūras gultnes kultūrvērtību stāvokli.
3. Ja atradnes zona pārklājas ar dabas aizsardzības teritoriju, ir jārēķinās ar apstiprinātajiem dabas vērtību saudzēšanas noteikumiem.
4. Atļauju izsniegšanas procedūrā jāparedz vides aizsardzības pasākumi, lai minimizētu ieguves darbību ietekmi uz vidi, t. sk. mazinātu suspendēto cieto vielu maisījuma izplūdi ūdens vertikālajā slānī.

5.14. Materiāla nogremdēšana

Jūras teritorijas kontrolēta izmantošana vielu emisijai jeb to nogremdēšana jūras gultnē ir nepieciešama, lai apglabātu nogulsnes un citus materiālus, kas radušies ostu padziļināšanas rezultātā. Igaunijas ūdeņos padziļināšanas darbi tiek veikti galvenokārt ostu un kuģošanas kanālu apkopes gaitā. Šajā procesā izdalās lielākoties smiltis un citu sīkgraudainu materiālu nogulsnes. To nogremdēšanas apjoms gadu griezumā būtiski atšķiras un ir atkarīgs galvenokārt no lielo ostu padziļināšanas darbu grafikiem.



Shēma 5.14.1. Nogremdēšanas teritorijas.

Jūras teritorijas plānojums neparedz jaunu nogremdēšanas zonu izveidi un ieteic pirmkārt izmantot jau esošās. Jaunu nogremdēšanas vietu noteikšana nav uzskatāma par jūras teritorijas plānojuma grozījumiem, ja tiek ievēroti šī plānojuma nosacījumi.

Pamatnostādnes:

1. Nosakot papildu apgabalus materiālu nogremdēšanai, pēc iespējas jāizvairās no seklām jūras teritorijām, lai nekaitētu bioloģiskajai daudzveidībai.
2. Ja tehniski iespējams, nogremdēšanu parasti neveic ekoloģiski jutīgā periodā (piem., zivju nārsta laikā u. tml.).

Nosacījumi:

1. Līdzšinējo nogremdēšanas teritoriju turpmāka izmantošana un jaunu teritoriju ierīkošana tiek precizēta ūdenstilpnes padziļināšanai vai tās gultnes noklāšanai nepieciešamās atļaujas izsniegšanas procedūras gaitā. Izvēloties nogremdēšanas vietu, par pamatu tiek ņemti vides izmantošanas atļaujā minētie nosacījumi.
2. Nogremdēšanas teritorijas nav ierīkojamas aizsargājamo dabas objektu zonās.
3. Nogremdēšanas vietas (t. sk. dziļuma), laika (piem., ārpus zivju nārsta laika un zivju mazuļiem kritiska perioda) un tehnoloģijas (piem., suspendēto vielu maisījuma rašanos un izplatību ierobežojoši pasākumi) izvēlē jāņem vērā gan ietekme uz jūras biotu plašākā kontekstā, gan arī ietekme uz zivīm un to audzēšanu šaurākā aspektā, ņemot vērā arī sociālekonomisko ietekmi.
4. Nogremdēšanas teritorijās netiek plānotas akvakultūras attīstības zonas.
5. Uzsākot nogremdēšanu jaunā teritorijā, jāņem vērā ietekme uz izmantojamām peldvietām. Suspendētie materiāli nedrīkst pasliktināt peldētavu ūdens kvalitāti.
6. Plānojot jaunas nogremdēšanas vietas, obligāti jāveic agrāk neatklātā vai neizpētītā zemūdens kultūras mantojuma arheoloģiskā zemūdens izpēte.

Uzsākot nogremdēšanu jaunā teritorijā, jākonsultējas ar Aizsardzības ministriju par iespējamo jūras mīnu risku un nepieciešamības gadījumā jāveic teritorijas drošības papildu izpēte.

7. Uzsākot nogremdēšanu jaunā teritorijā, darbības jāsaskaņo ar Jūrlietu pārvaldi un Vides pārvaldi.

5.15. Pastāvīgie savienojumi

Igaunijas valsts mēroga plānojumā „Igaunija 2030+" par svarīgu atzīta saskaņota apdzīvotības struktūra: pakalpojumu, izglītības iestāžu un darbavietu sasniedzamība. Mērķis ir veidot labākus savienojumus starp cilvēku dzīvesdarbības vietām jeb ērtāku un ātrāku saikni starp mājām un ārpasauli. Šī mērķa sasniegšanā liela nozīme ir transporta infrastruktūras attīstības līmenim.

Transporta infrastruktūras jomā ir ierosināts īpašs valsts plānojums un stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, lai plānotu Lielā jūras šauruma pastāvīgo savienojumu (tuneli vai tiltu) un tā darbībai nepieciešamo infrastruktūru. Otrais nozīmīgākais attīstības projekts nākamajās desmitgadēs, domājams, būs Tallinas–Helsinku dzelzceļa tuneļa plānošana ciešā sadarbībā ar Somijas valsti. Tie ir projekti ar būtisku telpisko ietekmi uz dzīves un dabas vidi. Ietekmes apmērs un kvalitāte lielā mērā būs atkarīga no pastāvīgo savienojumu precīzas konstruēšanas (piemēram, tilts vai tunelis, konkrēta vieta utt.). Abiem minētajiem attīstības projektiem nepieciešama rūpīga saturiskā pieeja, objektu paredzamo atrašanās vietu detalizēta izpēte, kā arī īstenojamības un atmaksāšanās analīze. Svarīgs ir arī publiskais plānošanas process, lai panāktu vienošanos ar sabiedrību.

Plānojot Lielā jūras šauruma pastāvīgā savienojuma izveidi ar Sāremā (*Saaremaa*) salu, par pamatu tiek ņemti Sāremā un Lēnmā (*Leenmaa*) apriņķa plānojumi, kuros analizēta iespējamā pastāvīgā savienojuma sauszemes daļa. Tallinas-Helsinku dzelzceļa tuneļa precīzāka plānošanas vadlīnijas nosaka Harju apriņķa plānojums, kurā analizēta šī savienojuma sauszemes daļa. Izstrādājot vietējās pašvaldības plānojumu, jāņem vērā apriņķa plānojumos ietvertās nostādnes attiecībā uz pastāvīgajiem savienojumiem.

Saskaņā Igaunijas Republikas Valdības lēmumu, pastāvīgo savienojumu plānošanas mērķiem tiek izstrādāti atsevišķi, precīzāki valsts mēroga plānojumi. Projektiem, kas paredz savienojumu ar kaimiņvalstīm, šādu plānojuma izstrādi regulē starpvaldību nolīgumi. Vienlaicīgi ar plānojumu jāsagatavo arī atbilstošie ietekmes novērtējumi, tai skaitā stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums. Plānošanas teritorijai jāaptver gan jūra, gan sauszemi tādā apjomā, kās nepieciešams, lai varētu pamatoti izvēlēties konkrētajam objektam vispiemērotāko atrašanās vietu un īstenot plānojumā paredzēto.

5.16. Jūras-sauszemes saiknes

Lielākā daļa jūras teritorijā veicamo darbību ir funkcionāli vai telpiski saistītas ar sauszemi. Tādēļ ir svarīgi izveidot jēgpilnu saikni starp jūras un sauszemes plānošanu, kā arī integrēt jūras un sauszemes attīstības dokumentos paredzētās vadlīnijas. Šajā sadaļā apkopotās tēmas vienlaikus ir arī pašvaldību ģenerālplānu un detālplānojumu pamatnostādnes. Šīs tēmas jāapsver ģenerālplānu izstrādes ietvaros, ņemot vērā

konkrētos vietējos apstākļus un ģenerālplānā noteiktos telpiskās attīstības principus. Tematiskajā dalījumā ir sniegtas atsauces uz šī plānojuma sadaļām un agrākajiem pētījumiem, lai atvieglotu tēmu turpmāko iestrādi ģenerālplānos un detālplānojumos.

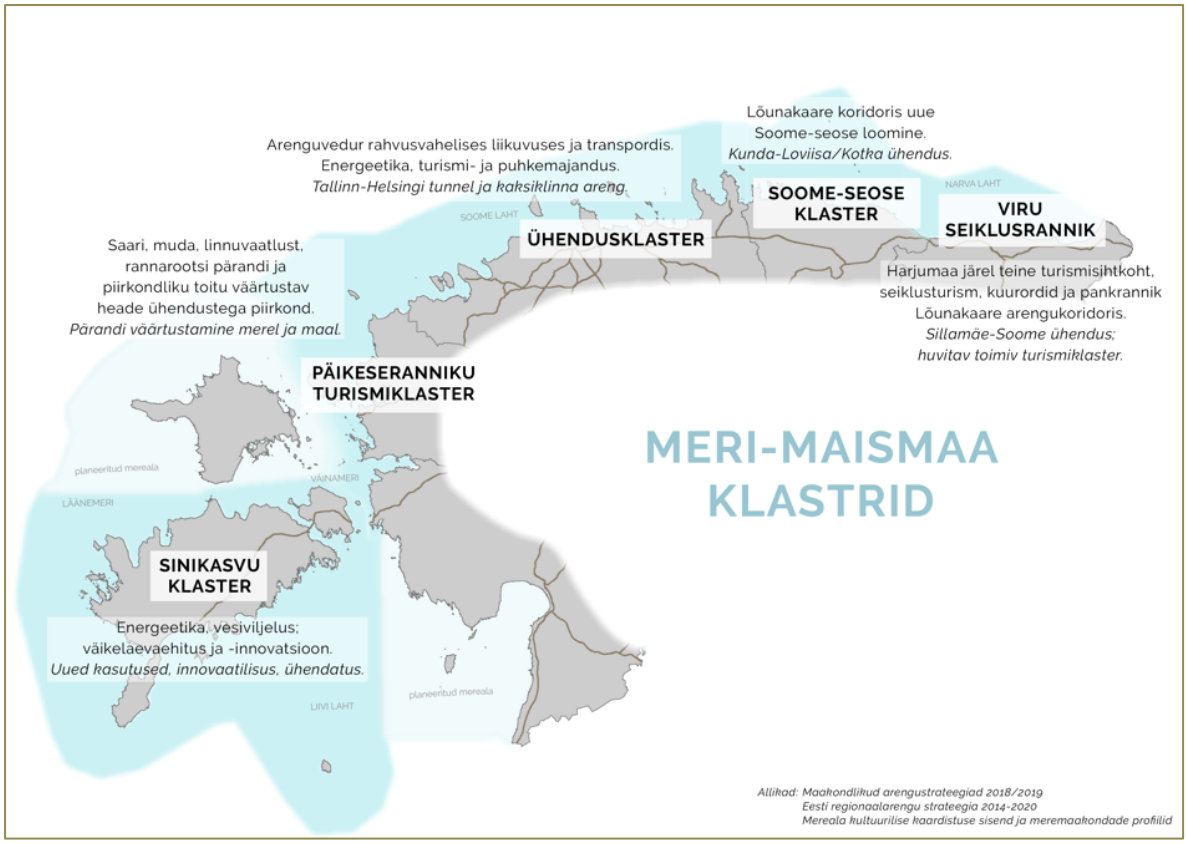
Jūras un zemes saiknes aptver gan plašāku ietekmi (piem., lauksaimniecības piesārņojums kā ūdens kvalitātes pasliktinātājs), gan konkrētās vietas telpiskās saskares punktus (ostas, kabeļsavienojumi). Turpmāk sniegtais kopsavilkums ir balstīts uz jūras teritorijas plānojuma pieeju un koncentrējas uz telpiskajiem saskares punktiem.

1. Ostas un jūras transports.
   Jūras teritorijas izmantošanas galvenais priekšnoteikums ir ostu pieejamība. Tās kalpo kā jūras transporta atbalsta punkts, nodrošina piekļuvi zvejas reģioniem, kā arī ļauj īstenot jūrā izvietojamo objektu izbūvi un apkopi, attīstīt kravas un pasažieru satiksmi, veikt piesārņojuma kontroli un jūras glābšanas darbus. Ostas un jūras transports rada priekšnoteikumus citu jūras izmantošanas veidu darbībai. Ostu un jūras transporta jomas pamatnostādnes un nosacījumi sīkāk aprakstīti 5.4.3. sadaļā.
2. Ar jūru saistītā atpūtas nozares uzņēmējdarbība.
   Atpūtas un izklaides aktivitātes jūras teritorijā attiecas gan uz ostām, gan uz plašākiem piekrastes reģioniem kopumā. Lai veicinātu jūras izmantošanu atpūtai, vietējā līmenī jāpievērš uzmanība tādiem sabiedriskās nozīmes objektiem kā pludmales, burāšanas un ūdenssporta vietas, atpūtas zonas un citas vietas ar publisko pieeju jūrai.
   Pludmaļu darbība tiek plānota saskaņā ar telpiskās attīstības vajadzībām, kas noteiktas vietējās pašvaldības apstiprinātajā ģenerālplānā. Paredzot atpūtas nozares darbību, ieteicams balstīties uz sākotnējo analīzi, kas veikta jūras teritorijas plānojuma ietvaros (skat. http://mereala.hendrikson.ee/uuringud.html pieejamo sākotnējo analīzi gan par savvaļas dzīvniekiem un augiem, gan par sociālās jomas un kultūras tēmu).
   Atpūtas nozarei saistošās pamatnostādnes un nosacījumi izklāstīti 5.8. sadaļā.
3. Jūras kultūras saglabāšana.
   Jūras kultūras dzīvotspēja lielā mērā atkarīga vietējo iedzīvotāju interesēm un prioritātēm. Piekrastes reģionu pašvaldībām, izstrādājot ģenerālplānus, ir lietderīgi pievērst uzmanību jūras kultūras vērtību saglabāšanai un attīstīšanai.
   Pamatnostādnes un nosacījumi attiecībā uz jūras kultūras jomu sniegti 5.10. un 5.11. sadaļā.
4. Jūras vēja enerģijas parku kabeļu koridori.
   Lai jūras vēja enerģijas parki varētu darboties, tiem nepieciešama arī uz sauszemes izvietota reāla telpa kabeļu koridoru veidā. Vietējām pašvaldībām būtu jāapsver iespēja iekļaut ģenerālplānā nosacījumu, ka ar jūrā veicamām darbībām saistītie infrastruktūras objekti (piem., vēja ģeneratoru parka kabeļsavienojumi) jutīgās zonās vajadzības gadījumā tiek projektēti, izmantojot publiskos plānošanas un projektēšanas procesus.
   Uz kabeļu koridoriem attiecināmās pamatnostādnes un nosacījumi ietverti 5.10. un 5.11. sadaļā.
5. Valsts aizsardzība.
   Teritorijas ar valsts aizsardzības īpašo statusu tiek izveidotas, lai veiktu gaisa telpas novērošanu un rīkotu artilērijas un jūras kara flotes militārās mācības. Tās var ietekmēt sauszemes iedzīvotājus (trokšņa veidā) vai pat aptvert daļu no sauszemes teritorijas (mācību šaušana no krasta uz jūras pusi).

Valsts aizsardzības īpašajām teritorijām piemērojamās pamatnostādnes un nosacījumi izklāstīti 5.12. sadaļā.

6. Pastāvīgie savienojumi.
   To iespējamā izveidošana būtiski ietekmēs piekrastes reģionu turpmāko attīstību. Pastāvīgo savienojumu plānošanā jābalstās uz Sāremā, Baltijas jūras un Harju apriņķa plānojumu pamatnostādnēm.
   Šī tēma sīkāk aplūkota 5.15. sadaļā.
7. Piekrastes reģionu dzīvotspēja.
   Ar jūru saistītā saimnieciskā darbība ir piekrastes kopienu dzīvīguma balsts, nodrošinot darba vietas un veidojot pakalpojumu patērētāju loku. Līdzās ierastajiem zvejas un ostas pakalpojumiem ilgtermiņā var pieaugt jauno nozaru (akvakultūras, vēja enerģētikas) būvju uzturēšanas apjomi. Pamatnostādnes attiecībā uz tradicionālo jūras lietotāju papildu nodarbinātības iespējām sniegtas 5.3.1., 5.3.2. un 5.6.4. sadaļā.
   Piekrastes reģionos dzīvo un uzturas dažādu jūras kultūras novirzienu pārstāvji – ne tikai piekrastes zvejnieki, bet arī sērfotāji, burātāji, putnu vērotāji utt. Lai saglabātu jūras kultūras vērtību daudzveidību, ir svarīgi vienoties par kopienu sadarbību vietējā līmenī, piemēram, izstrādājot ģenerālplānu saskaņā ar vietējām īpatnībām.
   Jūras teritorijas plānojuma ietvaros tika sastādītas jūras kultūras kartes, kurās apriņķu griezumā iezīmējas svarīgākie atslēgas vārdi, kas var būt noderīgi ģenerālplānu izstrādē (skat. http://mereala.hendrikson.ee/lähteseisukohad.html, jūras kultūras vērtību iezīmēšana kartē). Informatīvi ir arī izejas dati, kas jūras teritorijas plānojuma pamatanalīzes gaitā tika apkopoti sociālās un kultūras ietekmes novērtēšanai (skat. http://mereala.hendrikson.ee/uuringud.html).

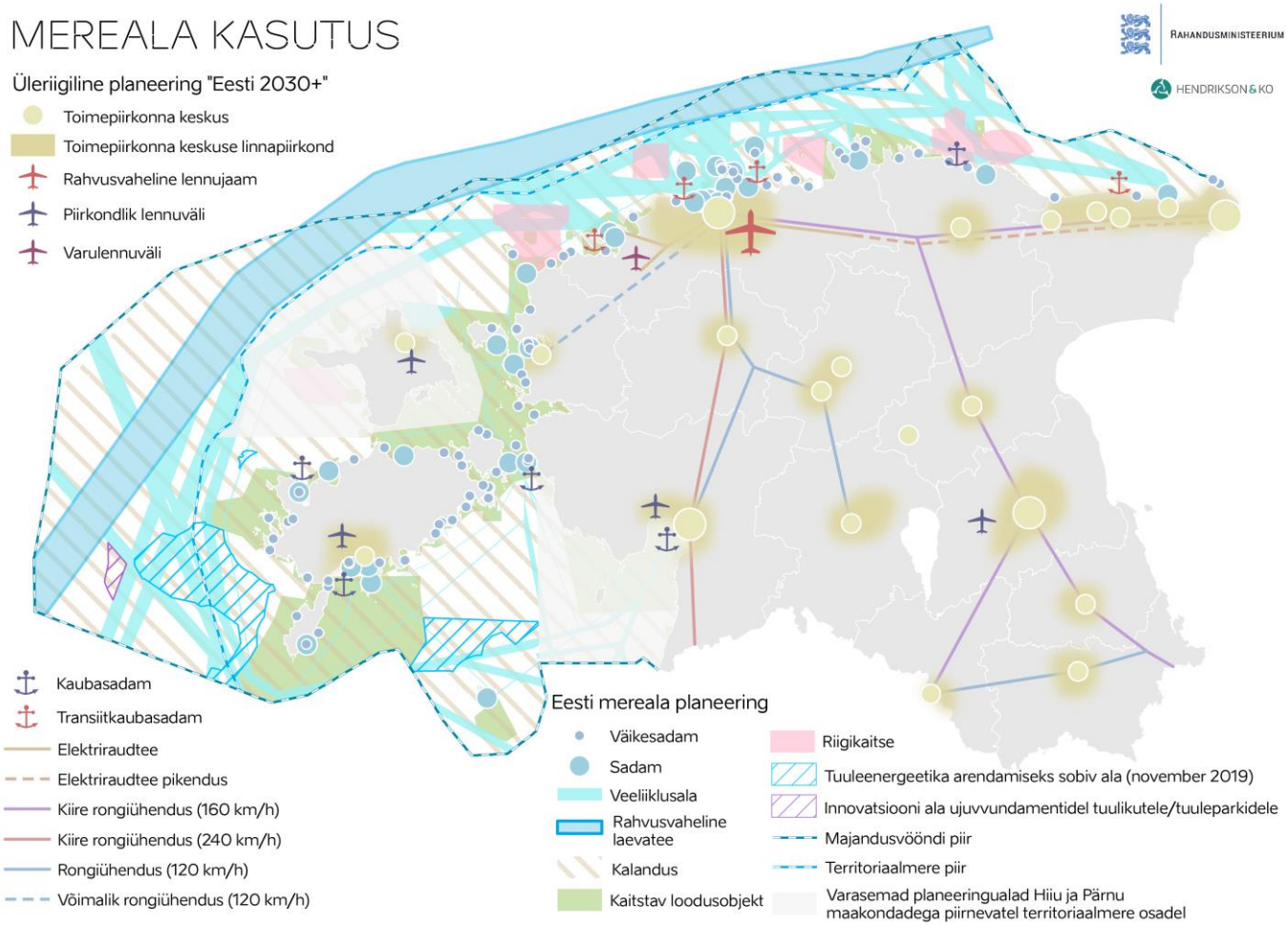
Igaunijas jūras telpas un piekrastes reģionālo specifiku raksturo t. s. jūras-sauszemes kopas. Tās izstrādātas, pamatojoties uz Igaunijas reģionālās attīstības stratēģiju 2014.–2020. gadam, piejūras apriņķu pašvaldību sastādītajām jaunākajām apriņķu attīstības stratēģijām (2018–2019) un jūras teritorijas plānojuma ietvaros sastādītās piejūras apriņķu kultūras vērtību kartes. Minētās kopas balstās gan uz apriņķu stratēģijās tieši noteiktajām vīzijām un attīstības virzieniem (piem., Harju apriņķī tas ir Tallinas-Helsinku divpilsētas attīstības virziens), gan uz analītiskajiem vispārinājumiem, kas izriet no attīstības stratēģijām (piem., Ida-Virumā kā Igaunijas piedzīvojumu tūrisma reģions un otra apmeklētākā teritorija pēc Harju apriņķa). Jūras teritorijas plānojuma ietvaros sagatavotās kultūras kartes (skat. http://mereala.hendrikson.ee/uuringud.html, sociālās un kultūras ietekmes novērtējuma izejas datu apkopošana un analīze; http://mereala.hendrikson.ee/lähteseisukohad.html, apriņķu portretējums) palīdzēja noskaidrot gan vietējo reģionu īpašās iezīmes un stiprās puses, gan arī to attīstības potenciālu. Kopu nosaukumos izmantotie atslēgvārdi palīdzēs nostiprināt vietējo īpatnību lomu turpmākajā attīstības darbībā.



Shēma 5.16. Jūras-sauszemes kopas.

Iepriekš uzskaitītās tēmas kopā ar šī plānojuma pamatnostādnēm un nosacījumiem jāņem vērā piejūras reģionu pašvaldībām, izstrādājot ģenerālplānus un citus attīstības dokumentus.

Igaunijas jūras teritorijas un sauszemes telpiskās attīstības tendenču kopējo ainu atspoguļo turpmāk sniegtā shematiskā karte.



Shēma 5.17. Jūras teritorijas izmantošana un valsts mēroga plānojums „Igaunija 2030+”.

6. JĒDZIENI

Atbilstošā ietekme – visa no konkrētā plānojuma ieviešanas izrietošā ietekme (tai skaitā gan būtiskā, gan arī parastā ietekme), kuru ir nepieciešams izvērtēt.

Atklātā jūra – jūras dziļākā daļa, kura neietilpst piekrastes un salu joslā un kurā ūdens masīvu veidošanās un pārvietošanās tieši neatspoguļo piekrastes ietekmi.

Biodrošība – nepieciešamība novērst slimību izraisītāju un parazītu nokļūšanu no audzētavām savvaļā un otrādi, kā arī nepieļaut slimību izraisītāju un parazītu pārvietošanos starp dažādām tuvu esošām audzētavām.

HELCOM – Helsinku komisija, arī Baltijas jūras vides aizsardzības komisija, kas organizē starptautisko sadarbību saskaņā ar Konvenciju par Baltijas jūras aizsardzību.

Materiāla nogremdēšana – jebkura tīša pārpalikumu vai citu vielu vai priekšmetu izgāšana jūrā vai apglabāšana jūras gultnē no kuģa, gaisa transportlīdzekļa, platformas vai citas jūras būves.[45] Atkritumu nogremdēšana Baltijas jūrā ir aizliegta, atļauts nogremdēt tikai gruvešus. .

Vides aizsardzības pasākumi – ietekmes uz vidi novērtējuma un vides pārvaldības sistēmas likumā noteiktajā kārtībā no plānotajām darbībām izrietoši pasākumi, kuru mērķis ir paredzēt, nepieļaut, novērst un samazināt, bet pamatotos gadījumos – arī atlīdzināt nelabvēlīgo ietekmi uz vidi. Vides aizsardzības pasākumos ietilpst arī vides uzraudzība.

IVN – ietekmes uz vidi novērtējums. Šaurākā nozīmē tā ir ietekmes novērtēšana, kas tiek veikta konkrētas darbības plānošanas ietvaros jeb projekta līmenī (būvprojekts, apbūves atļauja, vides izmantošanas atļauja u. tml.).

SIVN – stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums. SIVN tiek izmantots, izvērtējot vispārēja līmeņa plānoto darbību un stratēģisko attīstības dokumentu (piem., plānojumu, attīstības plānu u. tml.) ietekmi jeb veicot t. s. „aplūkošanu no putna lidojuma". SIVN ir vispārīgāks, mazāk detalizēts nekā IVN.

Tūrisma osta – mazā osta, kas pieņem atpūtas kuģotājus, nodrošinot augstu apkalpošanas kultūru un daudzveidīgus atbalsta un komforta pakalpojumus.

Kuģošanas ceļš – ūdensceļa daļa, kas ir piemērotāka ūdens satiksmei un tiek norādīta publicētajā navigācijas informācijā, kā arī vajadzības gadījumā dabā atbilstoši apzīmēta. Kuģošanas ceļa atrašanās vieta parasti ir atkarīga no dabiskajiem apstākļiem, tāpēc tā izvietojuma maiņa radītu būtiskus traucējumus kuģu satiksmē. Par kuģošanas ceļa daļu tiek uzskatīta arī satiksmes nodalīšanas shēma.

Ekskluzīvā ekonomiskā zona (angļu val. *Exclusive Economic Zone*, saīsināti EEZ) – aiz teritoriālās jūras esoša un tai pieguloša jūras teritorijas daļa, kuras robežas nosaka līgumi starp Igaunijas Republiku un kaimiņvalstīm. EEZ piekrastes valstij pieder pirmtiesības uz jūras dzīvajiem resursiem un izņēmuma tiesības izmantot jūras gultnē

[45] *Convention ir the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972 (and the 1996 London Protocol);* Ūdens likums

esošos dabas resursus, kā arī veidot mākslīgas salas. Ekskluzīvās ekonomiskās zonas noteikšanu un izmantošanu regulē Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (UNCLOS).

Jūras teritorijas izmantošanas nosacījumi – plānojumā noteikti jūras lietošanas priekšnoteikumi un prasības attiecībā uz atsevišķām funkcijām un nozarēm, lai nodrošinātu jūras teritorijas ilgtspējīgu un līdzsvarotu izmantošanu.

Jūras teritorijas plānojuma īstenošana – jūras teritorijas izmantošanas atļaušana un darbību veikšana atbilstoši apstiprinātajā plānojumā ietvertajām pamatnostādnēm un nosacījumiem.

Jūras kultūra – visa cilvēku darbība un tās ietekme uz jūrniecību. Jūras kultūru veido jūras teritorijas un piekrastes lietotāji: zvejnieki, kuģu būvētāji, atpūtnieki, sērfotāji, nirēji utt., kā arī jūras teritorijā izvietotais materiālais kultūras mantojums. Jūras kultūrā ietilpst gan jūrnieku, gan piekrastes iedzīvotāju dzīvesdarbība un jūrniecības jomas izpausme kultūrtelpā.

Jūras apriņķis – apriņķis, kurš robežojas ar jūru.

Jūras jūdze – garuma mērvienība. Viena jūras jūdze atbilst Zemes meridiāna loka vienas (platuma) minūtes vidējam garumam. Šajā plānojumā jūras jūdze atbilst 1852 metriem.

Jūras transports – šaurākā nozīmē: transporta veids; plašākā nozīmē: nozare, kurā ietilpst kuģi, ostas un kuģošanas ceļi, preces un pasažieri u. c. daļas, kuras kopīgi veido pilnīgu funkcionālo sistēmu, bet katra atsevišķi nepastāvētu.

Bunkurēšana – kuģu apgāde ar dzinēju degvielu vai eļļu, kā arī tilpņu un cisternu mazgāšanas ūdens un eļļas pārpalikumu izvadīšana un utilizēšana.

Pastāvīgais savienojums – jūras teritorijas plānojumā iekļauta transporta infrastruktūras daļa, kas rada iespēju nepārtraukti šķērsot jūru.

Starptautiskais kuģošanas ceļš – Igaunijas ekonomisko zonu šķērsojoša teritorija, kurā tiek īstenoti Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) apstiprināti kuģu satiksmes pārvaldības pasākumi un kurai ir pievienota drošības rezerve saskaņā ar metodoloģiju, kas paredz drošības rezervi jūras satiksmes apgabalā. Uz starptautiskajiem kuģošanas ceļiem attiecas kuģu satiksmes ceļa jēdziens jūras teritorijas plānojumā izpratnē.

Valsts aizsardzības īpašā teritorija – īpaši izmantojams reģions jūrā, kurš izveidots ar aizsardzības ministra rīkojumu un ir paredzēts gaisa telpas novērošanas, artilērijas un jūras kara flotes militārajām mācībām.

Jūras nozaru izaugsme (*blue growth*) – ilgtspējīga jūrniecības ekonomika, kas aptver visas ar jūras izmantošanu saistītās nozares: tūrismu, atjaunojamās enerģijas ražošanu, akvakultūru, zvejniecību, biotehnoloģiju, jūras dzīlēs esošo derīgo izrakteņu ieguvi u.tml.

Iekšzemes jūra – jūras teritorijas daļa, kas atrodas starp teritoriālās jūras bāzes līniju un piekrasti. Teritoriālās jūras bāzes līnija ir iedomāta līnija, kas savstarpēji savieno

sauszemes, salu, saliņu, klinšu un virs ūdens redzamo atsevišķo akmeņu vistālāk no piekrastes esošos punktus.

STS (*Ship to Ship*) – pārvadājamo preču (jēlnaftas un citu naftas produktu, sašķidrinātās gāzes LPG vai LNG, beramkravas u. c.) pārkraušanas operācija no viena kuģa uz otru gan kustības, gan stāvēšanas laikā.

Pamatnostādne – plānojumā ietverti vispārējie norādījumi, kurus ir ieteicams ievērot un kuri izriet no jūras teritorijas ilgtermiņa vīzijas un jūras kopīgās lietošanas vajadzībām. Pamatnostādņu ievērošanu uzrauga par nozari atbildīgais resors. Atkāpjoties no pamatnostādnēm, ir jāsadarbojas ar citām saistītajām vai ietekmētajām pusēm, lai nodrošinātu plānojuma risinājuma visaptverošu īstenošanu.

Nosacījums – plānojumā noteikta prasība, kuras ievērošana ir obligāta.

Teritoriālā jūra – jūras teritorijas daļa, kura robežojas ar iekšzemes jūru un kuras platums ir 12 jūras jūdzes. Pamatojoties uz starptautiskām konvencijām un nolīgumiem ar kaimiņvalstīm, teritoriālās jūras platumam var noteikt izņēmumus. Teritoriālās jūras vidējais dziļums ir aptuveni 30 m. Teritoriālā jūra kopā ar iekšējo jūru tiek uzskatīta par teritoriālajiem ūdeņiem un ietilpst Igaunijas valsts jurisdikcijā.

Attīstības projekti – jaunu jūras izmantošanas veidu attīstīšana un ar tradicionālajiem jūras izmantošanas veidiem saistīti jaunie projekti.

Skatu punkts – piekrastē esošs noteikts punkts ar skatu vietas vērtību, kurš apzināts plānojuma izstrādes gaitā, izvērtējot ietekmi uz vidi.

Skatu koridors – skats, kas paveras no noteikta punkta ar skatu vietas vērtību un kam jāpaliek daļēji brīvam no vēja turbīnām.

Ūdensceļu satiksmes zona – ūdens transporta intensīvi izmantojama teritorija, kura netiek norādīta navigācijas informācijā. Šādas teritorijas tiek noteiktas sadarbībā ar Jūrlietu pārvaldi (metodiku skat. 5.3.4. sadaļā), rēķinoties arī ar citiem jūras izmantošanas veidiem. Plānojuma īstenošanā izmantojamos aktuālos datus par ūdensceļu satiksmes teritorijām sniedz Jūrlietu pārvalde.

Akvakultūra – ūdens organismu (zivju, gliemeņu, vēžveidīgo un ūdens augu (piem., aļģu) turēšana vai audzēšana ar tehnoloģijas palīdzību, lai iegūtu produkciju lielākos apjomos, nekā to pieļautu dabiskie vides apstākļi.

Mazā osta – osta vai tās daļa, kurā tiek sniegti ostu pakalpojumi ūdens transportlīdzekļiem ar kopgarumu līdz 24 metriem.

Tīkls – jēdziens, kas šajā dokumentā izmantots saistībā ar ostām, kuģošanas ceļiem, infrastruktūru un dabas aizsardzību, lai aptvertu un vispārinātu objektus, kas pēc būtības ir telpiski tīkli. Termins neietver oficiāli organizētus vai juridiski definētus apkopojumus vai sarakstus (ostu tīkls, atpūtas ūdensceļu tīkls u. tml.).

Ekosistēmas pakalpojumi – cilvēkiem nepieciešamās ekosistēmas īpašības, piem., apgāde ar pārtiku, atpūtas nodrošināšana, klimata regulēšana utt. Ekosistēmas pakalpojumi tiek novērtēti, taču parasti netiek pārdoti (tiem nav tirgus vērtības).

Ekosistēmas pieeja – saskaņā ar Konvenciju par bioloģisko daudzveidību, ekosistēmas pieeja ir zemes, ūdens un bioloģisko resursu vienotas apsaimniekošanas stratēģija, kura pievērš līdzvērtīgu uzmanību gan aizsardzībai, gan ilgtspējīgai izmantošanai.

1. pielikums. Vēja enerģētikas attīstībai dabiski piemēroto teritoriju noteikšanas metodika

Analīzes pamatā bija pieci datu kopumi: dziļums, vidējais viļņu augstums, vēja enerģijas potenciāls, ledus veidošanās varbūtība un attālums līdz tuvākajai augstsprieguma apakšstacijai.

- Visi faktori tika pārklasificēti atbilstoši skalai 1–3:

Dziļums:	**Ledus:**	**Viļņi:**	**Attālums līdz apakšstacijai:**	**Vējš:**
1: 2–4 un 25–40 m	1: > 50%	1: > 6 m	1: > 75 km	1: < 870 W/m^2
2: 4–8 un 20–25 m	2: 25–50%	2: 4–6 m	2: 40–75 km	2: 870–910 W/m^2
3: 8–20 m	3: < 25%	3: < 4 m	3: 0,2–40 km	3: > 910 W/m^2

- Iegūtie rastra slāņi tika reizināti ar atbilstošajām vidējām svērtajām vērtībām:

  ledus 0,06,
  viļņi 0,04,
  attālums 0,1,
  dziļums 0,25,
  vējš 0,55.

- Iegūtie reizinājumi tika saskaitīti kopā. Iegūtais rezultāts ir piemērotības summārais rastrs.

- No dziļuma datiem tika izveidots nepiemērotās teritorijas raksturojošs rastra slānis, pārklasificējot vērtības < 2 m un > 40 m kā pikseļa vērtību lielumu 0, bet visas pārējās vērtības – uz 1. Iegūtais slānis tika reizināts ar iepriekšējā posma rezultātu, piešķirot visiem nepiemērotajiem pikseļiem vērtību 0.

Faktoru vidējās svērtās vērtības noteiktas šādi:
Dziļuma vidējais svērtais lielums 0,25 – ar pamatu izbūvi saistītā izmaksu komponentes attiecība, kas atkarīga no dziļuma un nogulumiežu īpatnībām.
Jūras vēja ģeneratoru uzstādīšanā parasti līdz 40 % no ieguldījumiem nepieciešami pamatu izbūvei (ieskaitot augsnes sagatavošanu, kabeļu savienojumus, vēja ģeneratoru parkā ierīkojamo transformatoru pamatus utt.). Ideālās būvniecības vietās pamatu izmaksas veido aptuveni 20 %, turpretī lielākā dziļumā vai sarežģītas gultnes virsmas gadījumā tās var sasniegt pat 45% (ja pamatu izmaksas ir lielākas 50 %, tad vēja ģenerators noteikti nebūs rentabls pat īpaši laba vēja apstākļos). Turklāt jāņem vērā uz vispārējo statistiku (par vēja ģeneratoru parkiem neaizsalstošās jūrās) balstītais likums, ka sākot ar 10 m dziļumu, pamatu izmaksas palielinās gandrīz lineāri. Proti, dziļumam palielinoties par 10 m, izmaksas pieaug par 25 %, un tā tas turpinās līdz pat 45 m dziļumam.

Peldošo pamatu gadījumā (dziļums ir vairāk nekā 40–45 m) šo likumu piemērot nevar, jo attiecīgie aprēķini un statistika nav pieejama, bet vispārināšanai nav pietiekami daudz prototipu (it īpaši, ņemot vērā Igaunijas jūras teritorijas aizsalšanu vai vismaz ikgadējos sporādiski dreifējošos ledus sablīvējumus).[46]

Viļņojuma īpatsvars 0,04 % ir saistīts galvenokārt ar uzturēšanas izmaksu komponenti: kad iespējams aizbraukt salabot bojātu vēja ģeneratoru un augstu viļņu gadījumā tam droši pietauvot kuģi un vajadzības gadījumā izkraut rezerves daļas. Novērtējums balstīts uz vēja ģeneratoru diennakts vidējo produktivitāti un to uzturēšanu darba kārtībā (t. s. „tehniskās pieejamības" laika samazinājumu). Darbības traucējumu statistika liecina, ka bojājumu īpatsvars ir lielāks tajās dienās, kad vēja ģenerators darbojas nominālajai jaudai tuvā režīmā (stiprs vējš, bet arī augsti viļņi), tādēļ traucējumu gadījumā potenciāli nesaražotās enerģijas zudums (un negūtais potenciālais ienākums) vidēji ir lielāks augsta viļņojuma dienās. Viļņu ietekme netiek ierēķināta kā pamatu izbūves izmaksu atsevišķa komponente, jo ledus spiediena īpatsvars ir lielāks nekā vilnu augstuma ietekme, tādēļ viļņojuma radītā izmaksu komponente tiek ņemta vērā netieši – kā ledus ietekmes daļa.

Vēja vidējā svērtā vērtība izriet no starpības, kas rodas starp vēja ģeneratora vidējā darbmūžā saražotā enerģijas daudzumu (ieņēmumiem), no vienas puses, un vēja ģeneratora uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksām, no otras puses. Uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksas ir atkarīgas no dziļuma, attāluma, ledus, viļņiem un visu vēja turbīnas komponentu cenas.
Kaut arī būvniecības izmaksas dažāda attāluma / dziļuma gadījumā ir atšķirīgas, vēja komponentes lielums 55 % jeb 0,55 ir universāls, jo vēja ātrums parasti korelē ar attālumu no krasta un dziļumu – jo tālāk / dziļāk, jo vējš ir ātrāks un vienmērīgāks (mazāk turbulents) un vēja turbīnas nodilums slodzes ietekmē un bojājumu skaits ir mazāks.

[46] Vērtējums balstīts uz šādiem avotiem:
M. Bilgili, A. Yasar, E. Simsek, 2011. Offshore wind power development in Europe and its comparison with onshore counterpart. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 15 (2) (2011), pp. 905-915.
Carbon Trust. Value breakdown for the offshore wind sector. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/48171/2806-value-breakdown-offshore-wind-sector pdf; 2010; RAB (2010) 0365.
Xiaojing S, Huang D, Guoqing W. The current state of offshore wind energy technology development. Energy 2012; 41:298–312.
Garrad Hassan. Opportunities for the offshore wind industry. (http://www.gl-garradhassan.com/en/TechnicalPapers php); 103171/BR/01; 2011.
Ernst, Young. Cost of and financial support for offshore wind. (http://webarchive.nationalarchives.gov.uk//http://www.berr.gov.uk/files/file51142.pdf); URN 09D/534; 2009.
Blanco M. The economics of wind energy. Renewable Sustainable Energy Rev. 2008;13:1372–82.

2. pielikums. Pārskats par sadarbību starp resoriem, interešu grupām un sabiedrību plānojuma un ietekmes novērtējuma izstrādē

Posms	Darbība	Laiks
IP (izejas punktu) un ietekmes novērtējuma INP (izstrādes nodomu publiskojumi)	IP (izejas punktu) un INP (izstrādes nodomu publiskojuma) papildināšana, ideju izstrāde	2018. g. aprīlis–jūlijs
	Vadības grupas un resoru iepazīstināšana ar IP un INP	19.04.2018.
	Sadarbības sanāksme ar jūras plānotājiem no Somijas	7.–8.05.2018.
	Iepazīstināšana ar IP un INP, kā arī jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Vīmsi *(Viimsi)*, Piekrastes brīvdabas muzejā	30.05.2018.
	Iepazīstināšana ar IP un INP, kā arī jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Toilā, SPA kompleksā	05.06.2018.
	Iepazīstināšana ar IP un INP, kā arī jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Vergi, ostā	06.06.2018.
	Iepazīstināšana ar IP un INP, kā arī jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Hāpsalu *(Haapsalu)*, Piekrastes zviedru muzejā	11.06.2018.
	Iepazīstināšana ar IP un INP, kā arī jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Sāremā (*Saaremaa*) salā, Mazās kuģniecības kompetenču centrā	12.06.2018.
	Iepazīstināšana ar Igaunijas procesu – „Pan Baltic Scope" projekta atklātajā konferencē	19.06.2018.
	Jūras kultūras vērtību kartes sastādīšana Kesmu (*Käsmu*) jūras muzejā	11.07.2018.
	Iepazīstināšana – Jūras domātāju forums Tallinas Jūras dienās	13.07.2018.
Risinājuma projekta sastādīšana sākotnējā ietekmes novērtēšana	Sanāksmes ar resoru pārstāvjiem, ekspertiem un interešu grupām (Vides pārvalde un Vides ministrija 27.07., 12.09.2018; Igaunijas Ornitologu biedrība 6.08.2018.; Jūrlietu pārvalde 09.08., 26.10.2018., 26.02.2019.; Ekonomikas un komunikāciju ministrija 06.09., 26.10.2018, 05.02., 19.02., 26.02., 01.03.2019.; Aizsardzības ministrija un Aizsardzības savienība 7.09.2018., 09.01., 19.02., 01.03.2019.; Policijas un robežsardzes pārvalde 11.09.2018., 01.03.2019.; Glābšanas dienests 11.09.2018.; Lauku lietu ministrija 12.09, 26.10.2018.; Zemes dienests 12.09.2018.; Tehniskās uzraudzības un patērētāju aizsardzības pārvalde 6.09.2018; Kultūras mantojuma aizsardzības pārvalde 12.09.2018.; Ģeoloģijas pārvalde 06.11.2018; vēja enerģētikas attīstītāji 27.11.2018, 21.02.2019; putnu un roņu pētnieki 04.12.2018, 04.02, 05.02.2019; vides organizācijas 10.12.2018., 26.02.2019.; piejūra reģionu vietējās pašvaldības 09.01.2019.; zemūdens trokšņa pētnieki 24.01.2019.; sikspārņu pētnieki 01.02.2019.; „Elering" 21.02.2019.; atpūtas ekonomikas interešu grupa 28.02.2019.; akvakultūras attīstītāji 28.02.2019.; Igaunijas pilsētu un pagastu savienība 01.02.2019.)	2018. g. jūlijs – 2019. g. februāris

	Iepazīstināšana – „Plan4Blue” interešu grupu seminārā	04.09.2018.
	Iepazīstināšana ar akvakultūras tēmu – „Baltic Blue Growth” konferencē	31.10.2018.
	Iepazīstināšana –Tartu plānošanas konferencē	02.11.2018.
	Sadarbības tikšanās ar jūras plānotājiem no Somijas („Plan4Blue”)	17.01.2019.
	Tikšanās ar jūras plānotājiem no Vācijas	11.02.2019.
	Iepazīstināšana ar Igaunijas procesu – „BalticLINes” projekta noslēguma konferencē	13.–14.02.2019.
	Vadības grupas iepazīstināšana ar risinājuma projektu	19.02.2019.
	Iepazīstināšana ar Igaunijas procesu – „Baltic Sea Day”	21.03.2019.
	Iepazīstināšana, kultūras mantojuma aizsardzības un jūras kultūras jautājumu iztirzāšana – „BalticRIM” projekta sanāksmē	05.04.2019.
	Iepazīstināšana – ekosistēmas pakalpojumu seminārā	17.04.2019.
	Pārrobežu sadarbības tikšanās ar Baltijas jūras valstu pārstāvjiem	29.05.2019.
	Iepazīstināšana – Sāremā valsts iestādēs	31.05.2019.
	Iepazīstināšana ar Igaunijas procesu – „Plan4Blue” projekta noslēguma konferencē	04.–05.05.2019.
	Risinājuma projekta atklātā apspriešana – Eismas ostā	11.06.2019.
	Risinājuma projekta atklātā apspriešana – muzejā „Iloni Imedemaa” Hāpsalā *(Haapsalu)*	12.06.2019.
	Risinājuma projekta atklātā apspriešana – „Kakumäe Haven” ostā	13.06.2019.
	Risinājuma projekta atklātā apspriešana – Kuresāres (*Kuressaare*) mazās kuģniecības kompetenču centrā	17.06.2019.
	Risinājuma projekta atklātā apspriešana – Narva-Jēsū *(Narva-Jõesuu)* „Meresuu Spa” centrā	20.06.2019.
	Iepazīstināšana ar risinājuma projektu –Tallinas Jūras dienās	12.07.2019.
Plānojuma projekta (pamatrisinā-juma) sastādīšana un ietekmes novērtēšana	Darba sanāksmes ar resoru pārstāvjiem un interešu grupām (Jūrlietu pārvalde, Ekonomikas un komunikāciju ministrija 16.07.2019.; Vides pārvalde un Vides ministrija 06.08.2019, 13.09.2018; Lauku lietu ministrija 06.08.2019.; Ekonomikas un komunikāciju ministrijas jūrniecības politikas speciālisti 15.08.2019.; Ekonomikas un komunikāciju ministrijas atjaunojamās enerģijas speciālisti 22.08.2019.; „Elering” 28.08., 02.10.2019; Tallinas osta 04.10.2019.; Aizsardzības ministrija 16.10.2019.)	2019. g. jūlijs–oktobris
	Sadarbības tikšanās ar Somijas jūras plānotājiem	30.08.2019.
	„Pan Baltic Scope” projekta jūras-sauszemes saikņu praktiskais seminārs sadarbībā ar Latvijas kolēģiem	10.09.2019.
	„Baltic Science Days”: Somijas-Igaunijas-Krievijas jūras plānotāju sadarbības tikšanās	13.11.2019.
	Iepazīstināšana – Sāremā salas attīstības seminārā	15.11.2019.

	Iepazīstināšana ar „BalticRIM" projektu – Nirēju informācijas dienās	16.11.2019.
	Iepazīstināšana – „Pan Baltic Scope" projekta beigu konferencē	19.11.2019.
	Iepazīstināšana – atjaunojamās enerģijas padomes sanāksmē	09.12.2019.
	Vadības grupas iepazīstināšana ar pamatrisinājumu	21.01.2020.
	Interešu grupu iepazīstināšana ar pamatrisinājumu un ietekmes novērtējuma ziņojumu (vides organizācijas 29.01.2020., vēja enerģētikas attīstītāji 30.01.2020., akvakultūras attīstītāji 30.01.2020.)	2020. g. janvāris
	Plānojuma projekta (pamatrisinājuma) un ietekmes novērtējuma ziņojuma projekta II nodošana publiskajai apspriešanai	17.02.–18.03.2019
	Plānojuma projekta (pamatrisinājuma) un ietekmes novērtējuma ziņojuma projekta II publiskā apspriešana	2020. g. augusts