

Eesti Rohelise Liikumise tegevuse kokkuvõte

jaanuar - aprill (12)



Tere ja kena kevadet! Nagu paljud lugejad juba kindlasti märganud on, ilmub seekordne teabeleht tavapärase kahekuisel perioodi asemel koguni poole hiljem. See ei ole aga siiski traditsioonina plaanitud ja edaspidi püüame jätkata juba endise rütmiga.

Käesolevas lehes peatutakse muuhulgas pikemalt Eesti kalandust puudutavatel probleemidel, rohelistel osalusel Eesti keskkonnaalase õigusruumi ja selle arengusuundade vormimisel ning Euroopa Liidu

veepoliitika jälgimise aspektidel. Mitmes loos kajastatakse rohkelt peavalu tekitavat transpordi- ja rattateedeprobleemi.

Head lugemist soovides,

Hanna Maran
teabelehe toimetaja

Roheline Foorum Keilas

Et alanud aasta tegevuskava võimalikult vara paika panna, on ERL üritanud Rohelise Foorumi (üldkoosoleku) korraldada võimalikult aasta algul. Sel aastal korraldati Foorum 13.-14. veebruaril Keilas. Kahjuks jäi ette valmistamise ja teavitamise aeg napiks ja nii ei saadud üldkoosoleku toimumiseks vajalikku kvoorumit (vähemad pooled enam kui 400 liikmest) kokku. Kuigi formaalseid hääletusi ei toimunud, arutelu siiski peeti. Juhatus ja töörühmade juhid andsid põhjalikult aru oma 2003. aasta tegevusest ja 2004. aasta plaanidest ning liikmed andsid soovitusi ERL arengu osas.

13. veebruaril 2004 toimus Keilas aga traditsiooniliselt Foorumi osana peetav kõigile avatud keskkonnateemaline konverents. Seekordsel konverentsil oli suus formaat: erinevalt eelmistest Foorumitest ei olnud konverents suunatud ühele teemale; vaatluse alla võeti neli hetkel kuuma keskkonnateemat. Valitud teemadeks oli metsandus, plaaneeringud, riigi keskkonnapoliitika ning säästev tarbimine. Iga teema puhul oli kutsutud esinema valitsuse esindajad, ERL ekspert ja kolmas osapool. Keskkonnaministeeriumi esindajana andsid oma sektori plaanidest ülevaate abiminister Ola vi Tamme (riigi keskkonnapoliitika), metsaosakonna juhataja Olav Etverk (metsandus) ja planeeringute osakonna juhataja Jüri Lass (planeeringud). ERL ekspertidena esinesid vastavalt Peep Mardiste, Rein Ahas ja Liis Keerberg. Kolmandate osapoolte arvamused tõid kuulajateni ELF-i direktor Toomas Trapido (keskkonnapoliitika), Eesti Metsatööstuse Liidu tegevdirektor Andres Talijärv (metsandus) ja Saare Arendusbüroo esindaja Robert Väli (planeeringud). Nimetatud konverentsi formaat andis kiiresti ülevaate hetkeolukorrast ja erinevate huvi-

gruppide nägemustest ning võimaldas kuulajaile põnevat diskussiooni.

Ühtlasi anti 13. veebruari konverentsil üle vaade aasta eest tegevust alustanud säästva tarbimise koalitsiooni senisest tegevusest. ÜRO Keskkonnaprogrammi (UNEP) ettepanekul loodud ning Eesti Rohelise Liikumise poolt juhitava säästva tarbimise koalitsiooni eesmärgiks on säästva ühiskonnakorralduse saavutamine ehk olukord, kus kaupade-teenuste tarbimine toimub looduse taastootmisvõime piires. Koalitsiooni kuulub 14 liikmesorganisatsiooni - lisaks keskkonnaorganisatsioonidele ka näiteks Tarbijakaitseamet, Eesti Energia ja Eesti Jäätmeäitajate Liit. Säästva tarbimise koalitsiooni liikmesorganisatsioonide suuremate saavutustena võib 2003. aastast välja tuua Eesti Rohelise Liikumise poolse ökomärkidega toodete propageerimise kampaania "Loodussõbralik toode." Kampaania raames tähistati spetsiaalse loodussõbraliku toote sildiga kaupsid mitmes supermarketis. Eesti Energia koostas möödunud aastal energiasäästu teavituskava ning korraldas elektrisäästuteemaliste projektide konkursi. Tarbijakaitseamet tegi olulisi samme oma asutusesisese tarbimise muutmiseks keskkonnasõbralikumaks ning korraldas eduka laste tarbijateadlikkust tõstva mängu "Saame hakama."

Et Eesti Rohelise Liikumise üldkoosolek (põhikirjamuudatuste arutamine ja kinntamine, uue juhatuse ja revisjonikomisjoni va limine jms) tuleb siiski ära pidada, toimub see 21. mail 2004.a. Neli-järve puhkekeskuses Harjumaal.

Peep Mardiste
Juhatuse esimees

Kokkuvõtted tööruhmade egevusest

Planeeringute jälgimise tööruhm

Planeeringute tööruhm on hakanud sellel aastal ka aktiivselt keskkonnapoliitika küsimustega tegelema. Hetkel on käimas mitmed olulised protsessid, mille käigus püütakse eesti keskkonnavalast õigusruumi ja arengusuundi senisest enam Euroopa Liidu omadele lähemaks rihtida, samuti teletakse looduskaitse haldussüsteemi ümberkorraldamisega. Selles ERL teabelehe numbris käsitleti roheliste osalust kolmes töös – looduskaitse haldusreformis, looduskaitse eelnõu menetlemisel ja keskkonnastrateegia uuendamises ning selle keskkonnamõju hindamise protsessis.

Looduskaitse haldusreform sai alguse eelmise aasta lõpul, kui keskkonnaministeeriumi ja huvigruppide koostöös valmis lähteülesanne ning hakati kokku seadma projekti meeskonda. Esimene foorum toimus 15. jaanuaril 2004 Palmses Laemaal. Teine foorum 30. märtsil Tartus. Kolme kuu jooksul, jaanuarist aprilli alguseni, on kolm tööruhma – kaitse planeerimise ja piirangute, kaitsetegevuse korraldamise ning külastuse ja loodushariduse tööruhm koostanud omapoolsed ettepanekud kaitstavatel aladel vajalike tegevuste kohta ning sellest lähtuvalt hakatakse kujundama organisatsiooni struktuuri.

Praeguseks hetkeks on välja tulnud mitmeid probleeme – tööjaotuse ja kavandatava kahetasandilise struktuuriga (keskus ja allüksused) ei ole rahul paljud tööruhmade liikmed, samuti keskkonnateenistuste esindajad. On avaldatud seisukohta, et kui haldusreformi tehakse töö tõhustamiseks, siis selleks ei ole vaja luua regionaalseid keskusi vaid paar-kolm korralikult toimivat töökohta ministeeriumisse. Pudelikael ei olevat mitte regioonides vaid Tallinnas.

Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) ei saatnud Koja liikmete eriarvamuste ja ajapuuduse tõttu korraldavale komisjonile heakskiitvat ühtset seisukohta, samas tehti mitmed ettepanekud vahearuandele ja projekti korraldusele, mis tagaksid projekti käigus tehtavate otsuste läbipaistvuse ja sidususe looduskaitse- ja kasutuse arengusuundadega uuendatavas keskkonnastrateegias. Samuti toetasime projekti laiemat tutvustamist avalikkusele, projekti kodulehele

<http://www.ekal.org.ee/looduskaitsehaldus> viitava lingi seadmist keskkonnaministeeriumi avalehele ning lehe täiendamist kommentaaride saatmise või interaktiivse foorumi võimalusega.

Looduskaitse eelnõu, mille 2. lugemine lõppes riigikogus 14. aprillil, sai samuti rohelistelt täiendusi. Pärast eelnõu esimest lugemist koguti

EKO liikmetelt ning mõttekaaslastelt kokku kommentaarid seaduseelnõu probleemsete paragrahvide kohta ning vormistati täpsed muudatusettepanekud. EKO nimel saadeti need paljudele riigikogu liikmetele, sh. Riigikogu keskkonnamõju komisjonile. Arutluste ja lugemiste tulemusena on mitmed muudatused ka sisse viidud. Kahjuks ei olnud nende seas ehituse keelamine ranna ja kalda ehituskeeluvööndis olemasoleval tiheasustusel, samuti kaitsealade järelevalvepädevust hoia tusmenetluse tasemele laiendavad sätted.

Viimane küsimus on aastaid olnud arutluse objektiks ning just kaitsealade endi töötajate sõnul neile vägagi vajalik võimalus, kuna keskkonnainspektsiooni tegevusest üksi ei piisa ja paraku osutub see sageli ebaefektiivseks. Oluline on ehk siinjuures see, et EKO tõestas nii endale kui ka inimestele väljaspool ühendust, et hea organiseerumise korral on võimalik ka üsna lühikese aja jooksul olulistes küsimustes seisukohad võtta ning seaduste muudatusettepanekutele parlamendi liikmete seas toetust leida.

Uuendatud Keskkonnastrateegia ja selle strateegilise keskkonnamõju hindamise (SMH) protsessis osalevad rohelistest Eesti Roheline Liikumine ja Eestimaa Looduse Fond. Mõlemad organisatsioonid tegid põhjalikud ettepanekud keskkonnastrateegia SMH programmile. 2. aprillini oli keskkonnaministeeriumile võimalik esitada ettepanekud uuendatavale keskkonna strateegiale ja selle mõjude hindamise aruandele. Probleemiks oli siinjuures see, et uuendatud keskkonnastrateegiat ei esitatud avalikkusele tutvumiseks tervikuna, sellest puudus täielikult keskkonnakorralduse peatükk ning mitmetes muudes osades oli puudu olulist infot. Avalikul arutelul ministeeriumis selgus õnneks siiski, et vaatamata selle kohase info puudumisele aruandes ka vatsetakse korraldada ka tervikliku aruande ja strateegia osas täiendav avalik väljapanek Praeguseks on keskkonnastrateegiat koostav töögrupp määranud ERL-i ja ELF-i esindajatega kohtumise, kus arutatakse nendepoolseid ettepanekuid.

Kõigile neile protsessidele – looduskaitse haldusreformile, looduskaitse eelnõu menetlemisele ja uuendatavale keskkonnastrateegiale koos selle SMH-ga on iseloomulik nende läbiviimine ülimalt limiteeritud ajaga. Iseäranis selgelt avaldub see haldusreformi ja strateegia juures, kus selgelt kannatab töö kvaliteet ja kus dokumentides on otseselt ka kirjas, et „aega on vähe“, „ei ole aega mõelda“ vms. Rohelised on sellist planeerimisstra-

teegiat pidanud kehvasti planeerituks ja ebaefektiivseks, kuna piiratud aja jms. ressursidega koondatud info ja selle analüüs annab olulisest protsessidest pealiskaudse ettekujutuse. Piiratud inforuumis tegutsemisel on aga oht võtta kontrollimatuid riske ja teha halbu otsuseid. Loodetavasti ei kuku need olulised ettevõtmised siiski läbi ning hoolimata tehtud vigadest saadakse tõhusa

looduskaitse ja tasakaalustatud looduskasutuse vajadustele varasematest enam sobivad lahendused.

*Liis Keerberg
Planeeringute jälgimise töörühma
koordinaator*

□□□□

Säästva tarbimise töörühm

8 – 10. jaanuaril toimusid Eesti Energia (EE) energiasäästu päevad, mille raames esitles Eesti Roheline Liikumine (ERL) elektrit tootvat jalgratast, millega elektrit toota ning tutvustas elektri säästmise võimalusi üldiselt. Lisaks sellele aitati EE-d ideedega elektrisäästu teemalise noorte telesaate tegemiseks.

...

Läti keskkonnaorganisatsiooni Green Liberty algatusel ning PHARE toetusel alustati kodukemikaale tootvate ettevõtete uurimise projekti. Õnnestus luua paljutöötavad koostöösidemed juhtimise- ja keskkonnakonsultatsioonide firma Business Grainiga, kes aitab analüüsida Eesti ettevõtete juhtimissüsteeme lähtuvalt stadnardist ISO 14001 ning tooteid Euroopa Liidu ökomärgise kriteeriumite alusel.

...

ERL Tallinna kontoris toimus projektikirjutamise koolitus ERL liikmetele ja jäätmete kor-duvkasutamise ning ökomärgide projektide arute-lud. Valmistatakse ette kirjakampaaniat ettevõ-tetele, mille eesmärgiks uurida seda, kuidas on fir-mades jäätmehooldus korraldatud ning täiendada saadava infoga linnade jäätmemajandusega te-gelevate spetsialistide andmebaase. Projekti tu-lemused peaksid selguma käesoleva aasta lõpuks. Lisaks on plaanis riputada Tallinna suurtel väli-reklaampindadel üles ökomärgiteemalisi plakateid.

□□□□□

Transpordi töörühm

Eesti Rohelise Liikumise transpordi töörühm on selle aasta esimese kolme kuu jooksul jälginud mitmete transporti puudutavate dokumen-tide koostamist. Tallinna jalgrattateede aren-gukava suhtes tehti rida ettepanekuid kesk-linna läbivate rattateede osas. Lisaks sellele kommenteeriti Riikliku Arengukava transpordi määrust, Eesti Vabariigi Euroopa Liidu suuna-list tegevuskava aastateks 2004-2006 ning Transpordi Arengukava strateegiliste mõjude hinnangut.

...

Transpordi töörühma koordinaator Mari Jüssi on nii säästvast transpordist kui Eesti Rohelisest Liikumisest rääkinud mitmetel erinevatel semina-ridel, loengutel ning töögruppides. Lisaks sellele esindas Mari Jüssi Rohelist Liikumist aprilli al-guses ka Euroopa Transpordi ja Keskkonna Föderatsiooni aastakoosolekul Brüsselis, kus ta valiti juba kolmandaks perioodiks TandE juhatuse liik-meks.

Koostöös Sorexi ja Prussakovi jalgrattaklubiga korraldati 5. märtsil Tallinnas aktsioon Tallinna Vabaduse väljaku autovabaks muutmiseks. Sellekohast pressiteadet saab lugeda Teabelehe lõpus meediarubriigis.

...

Veekaitse töörühm

Selle aasta veebruarikuus lõppes eelmise aasta sügisel alustatud Puhta Läänemere Ühendus Läänemere äärsete riikide kalandust puudutav projekt "Sustainable Baltic Fisheries - the way forward". Lisaks meile löid antud projektis kaasa Rootsi, Läti, Leedu ja Poola partnerid. Projekti eesmärk oli välja tuua Läänemere äärsete riikide kalanduse probleemid ning erinevate osapoolte nägemused, mida olukorra muutmiseks vaja ette võtta. Eesti poolse ülevaate koostamisel küsitleti kaluriorganisatsioone, harrastuskalastajate seltse, meriinstituudi teadlasi, keskkonnaministeeriumi ametnikke, keskkonnaorganisatsioone ja keskkonnainspektsiooni amenikke. Järgnevalt ülevaade peamistest probleemidest Eesti kalanduses.

Senine Eesti riigi käitumine kalandusprobleemide lahendamisel on põhinenud lähtudes ainult kalast kui loodusressursist ning unarusse on jäänud sektori terviklik areng alustades kalapüügist ning lõpetades loodussõbralike kalatoodete propageerimisega. Paljude riiklike korraldusmeetmete mitetoimimise allikaks on see, et praegune kalandussektori riiklik administreerimine on jaotatud keskkonna- ja põllumajandusministeeriumi vahel.

Keskkonnaministeerium (KKM) korraldab kalavarude kaitset (kvootide ja püügipiirangute määramine) ja taastootmist, töötab välja ja rakendab kalalaevade kohaldamise meetmeid (sama teeb Põllumajandusministeerium) Euroopa Liidu vetele ja varudele, koordineerib riikidevahelisi kalandusalaseid kokkuleppeid varude kasutamise osas, korraldab järelevalvet maal ja merel ning haldab püügivõimsuste kontrollisüsteemi (kalalaevade registrit). Põllumajandusministeerium (PÕM) haldab ühtsete turustandardite kasutamise süsteemi, korraldab tootjaorganisatsioonide tegevust, haldab kalasaaduste siseturu hinnakorralduse süsteemi, koordineerib kalakaubanduslepinguid kolmandate maadega ning administreerib struktuurabi kalanduse valdkonnas.

Tänaseks on selgunud, et selline valdkonna kahe ministeeriumi vahel ärajagamine on olnud ebaefektiivne ning tekitanud mitmeid probleeme, näiteks ebapiisav kommunikatsioon, selge strateegia puudumine valdkonna arenguks, ühiste seisukohade esitamine EL tasandil, jne. Kalanduspoliitikat ei saa vaadelda kui kahte erinevat poliitikat –

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esitati rahataotlus projektile „Säästva transpordi alase teadlikkuse tõstmine”.

Mari Jüssi

Transpordi töörühma koordinaator

□□□□

eraldi ressursihaldus ja turukorraldus. Kogu kalanduse ahel on tihedalt seotud ning vajab konkreetsetes olukordades plaanerimist, kiiret otsustamist ja selget vastutust, tänase haldusjaotusega kalanduspoliitika selleks võimeline ei ole.

Liialt liberaalne kalanduspoliitika ja üha jätkuv „maaelu-kriisi“ tulemusel on kalapüügiõigus omistatud liialt suurele hulgale inimestele ja firmadele. Eelmise sajandi lõpuaastail toodi lääneriikidest Eesti kalapüügilaevastikku hulganisti suure mahutavuse ja võimsusega kalatraalereid, mistõttu paisus Eesti kalapüügi võimsus liialt. Täpselt nagu mujal maailmas tuleb ka Eestis piirata (vähendada) kalalaevade ja kutseliste kalurite arvu. Kutselisele kalapüügile peaksid jääma eelkõige kõrgema professionaalsuse astme ja kutse-eetikaga inimesed. Kaluriks saamiseks peaks läbima erialase väljaõppe ning omama täpseid teadmisi erialasest seadusandlusest, misjärel võib temale omistada kaluri kutse.

Kalapüügivõimsuse vähendamisega hakkab aktiivselt tegelema 1. maist jõustuv Euroopa Liidu ühine kalanduspoliitika, mistõttu asutas Vabariigi Valitsus kalalaevade riikliku registri, kuhu kalalaevu juurde lisada ei või, kui ei ole eelnevalt tekkinud vaba püügivõimsust. Samas hakatakse struktuurvahendite abil toetama kalapüügi lõpetamist ja kalalaeva kasutusest väljaviimist.

Kalapüügiseadusele tuginev kalapüügikvootide kehtestamine ja püügivahendite arvu piiramine ei ole andnud tulemusi, sest riik ei suuda merel toimuvat jälgida. Reaalselt kontrollib kala püügitegevust vaid Keskkonnainspektsioon ja sedagi traalpüügi osas vahendite nappuse tõttu vaid kala lossimise sadamates. Traalpüügialadel merel igasugune kontroll puudub. Inspektorite arv ei suuda kaugeltki tagada kõigi kehtestatud piirangute täitmist. Vajakajäämised selles valdkonnas soodustavad „musta turu“ arengut kalandussektoris. Olgugi et seadusega on määratletud, et esmakokkustaja ei tohiks harrastuskalastajatelt kala üles osta, on reaalne pilt teine. Riik peaks kalanduse valdkonnas toetama rohkem ühis-

kondlikke kalandusorganisatsioone, andma neile seadusega õigusi ja võimu järelevalveks, initsiatiivi hetkeolukorrast tulenevate kordaloovate aktide loomiseks. Kalurid peaksid mitte ainult pimesi võitlenu püügikvootide suurendamise nimel, vaid nõudma kalavarude kasutamise säästlikku korraldamist ja kaitset – selles ju peitub nende tulevik. See nõuab kogunud ja omakasupüüdmatu ametnikke ja kalureid ning sügavat teadlikkust ja ka oma valdkonda sügavuti tundvaid inimesi igasugustes nõukogudes, kust suunatakse vastavat tegevust.

Täna sel päeval ei toeta Eesti kalanduspoliitika jätkusuutliku kalavarude majandamise aluseks olevat säästlikku kalapüüki. Samas on kesised ka kalapüüdjate teadmised säästliku kalapüügi olulisest. Traallaevastiku osakaal on viimastel aegadel

räime püüdmisel suurenenud just suurte laevade osas. Samas on seetõttu mitmeid kordi säästlikum rannapüük, mida teostatakse passiivsete püügivahenditega, kaotanud viimase 4-5 aastaga 20% oma püügimahust traallaevadele.

Õnneks ei täitunud suurte traallaevade omanike soov lubada Liivi lahel püügile traallaevu, mille mootorite koguvõimsus ületab 300 hj, mis oleks olnud hukatuslikuks siiani paremas seisus olevale Liivi lahe räimepopulatsioonile. Eesti riik peaks muudatustega seadusandluses soodustama liikumist jätkusuutlikuma kalavarude majandamise poole ning toetama säästlike kalapüügiviiside kasutamist.

Taavi Nuum
Veekaitse töörühma koordinaator

Euroopa Liidu laienemine

Aastatel 2004-2006 saab Eesti taotleda Euroopa Liidu struktuurifondidelt abiprojektideks kuni 5,6 miljardit krooni. Kogu protsessi juhtimiseks on valitsuse juures moodustatud mitu juhtkomiteed, millest ühesse on kaasatud ka Peep Mardiste ERL-ist. See komitee koordineerib ka mitmete keskkonna jaoks oluliste valdkondade abirahasid: transport, keskkonnakaitse, kohaliku areng, kutse- ja kõrgharidus, haiglate võrk ja infotehnoloogia. Jaanuaris ja märtsis toimusid juhtkomitee koosolekud, kus kommenteeriti vastavate toetuskeemide rakendamiseks vajalikke dokumente. ERL kommentaaridest jäi suur osa arvestamata, kuid mingi mõju meil Euroopa Liidu struktuurifondide kasutamisele kindlasti on.

Alanud on ka Euroopa Maa Sõprade (Friends of the Earth Europe) projekt, kus üle Euroopa küsitletakse juunikuise Europarlamendi valimistel kandideerivate parteide seisukohti olulistest

keskkonnaküsimustes. Eestis viib parteide seas küsitlust läbi Eesti Roheline Liikumine. Mitmed vastused on juba saadud, aprilli lõpuks peaks küsitluste tulemused saama analüüsitud ja siis saab ERL juba märku anda, milline partei rohkem või vähem Europarlamendi valimistel keskkonnateemast hoolib.

...

ERL saatis märtsis oma parandusettepanekud valitsuse Euroopa Liidu poliitikale aasteks 2004-2006. Meie kommentaarid puudutasid (lisaks nõudele suuremaks avatuseks ja läbipaistvuseks) paljusid valdkondi, sh maksustamine, vabakaubandus, põllumajandus, keskkonnakaitse integreerimine teistesse sektoritesse, transport jne. ERL-il palus kommentaarid saata Riigikantselei, tunnustades sellega igati ERL aktiivsust ja teadmisi EL valdkonnas.

Peep Mardiste
Juhatusesimees

Üle euroopaline "valvekoera"-strateegia Euroopa Liidu veepoliitika jälgimiseks

Selles artiklis antakse huvilistele ülevaade Brüsselis asuva katusorganisatsiooni, Euroopa Keskkonnabiüroo (EEB) (vaata: www.eeb.org/about/about.htm) veekaitse töörühma viimastest ettevõtmisest.

EEB on seadnud eesmärgiks suurendada ühiskondlike organisatsioonide teadmisi Euroopa keskkonnakaitse seadustest. Samuti püütakse tekitada valmisolekut vajadusel pöörduda halduskohtusse ja vaidlustada era- või ametiisikute

väärtegusid, tegemata jätmissi või keskkonnavaenulikke dokumente. Suuremate rahvusvaheliste probleemide puhul (hetkel näiteks Hispaania Veemajandusplaan) peaksid valitsusvälised organisatsioonid (VVO) suutma pöörduda ka Euroopa Kohtusse.

Alljärgnev tekst on lühendatud EEB projektijuhi Stefan Shceueri pikemast artiklist, mille tervikteksti leiab ERL kodulehel, veekaitse töörühma materjalide juures.

Sissejuhatus

Veepoliitika raamdirektiivi jõustamine ja ellurakendamine saab olema raske ja toob kaasa mitmesuguseid probleeme. Keskkonnakaitseorganisatsioonide ülesanne on valitsusasutuste tegevuse korrektsuse ja sobilikkuse jälgimine – näiteks tähtaegadest kinnipidamine seaduste koostamisel või olemasolevate seaduste rakendamine.

Veepoliitika Raamdirektiivi on populaarses vormis selgitatud EEB trükises “Veepoliitika raamdirektiivi ellurakendamise näpunäited” („Tricks for Implementing the Water Framework Directive”), mis on hetkel saadaval võrguaadressil www.eeb.org.

Üle-euroopalise valvekoerastrateegia loomise vajadus

Keskkonnaorganisatsioonid saavad raamdirektiivi ülevõtmise igas etapis esitada oma valitsusele väljakutseid, kaasa arvatud seaduseelnõude vaidlustamine halduskohtus või kaebuste esitamine Komisjonile. Viimane peab omakorda saabunud kirjadele vastama ja otsustama, kas algatada seaduse rikkumise kohased protseduurid ja kaasata nendesse Euroopa Kohus. Komisjoni ülesandeks on kontrollida liikmesriikide tegevusi esitatud aruannete (või nende puudumise) põhjal, kuid ilma VVO-de kaebusteta jääks palju puudujääke siiski märkamata.

Komisjonile laekub nii palju erinevaid keskkonnakaitse-alaseid esildisi, et kõigiga ei ole paratamatult võimalik õigeaegselt ning tõhusalt tegeleda. Keskkonnadirektoraadi õigusosakond on tööga väga üle koormatud ja hiljuti leitud “lahendus” – panna jurist tööle igasse tehnilisse allüksusesse (sealhulgas ka veeosakonda), ei ole eriti aidanud; peamiselt puuduliku koordinaatsiooni ja info- ning kogemustevahetuse tõttu.

Euroopa Keskkonnabüroo kardab ka seda, et Keskkonnadirektoraat jõuab tegeleda ainult juhtudega, kus Veeraamdirektiivi aspektid ei ole rahvuslikesse Veeseadustesse piisaval määral sisse kirjutatud, samal ajal, kui palju vajakajäämisi on just uute nõuete ellurakendamises. Viimastele ei pöörata ilmselt tähelepanu enne, kui kaebus seostatakse euroliidu rahade kasutamise-ga.

Oluline on märkida paradoksi, et Veeraamdirektiivi mittepiisava ellurakendamise teemalised kaebused ei peagi alati viitama uuele raamdirektiivile. Mõnikord on parem lähtepunktiks võtta mõni vanem, ikka veel kehtiv Euroopa veedirektiiv. Komisjoni ametnikud on varasemate direktiividega rohkem harjunud ja mäletavad seniseid vee-teemalisi kohtulahendeid Euroopa Kohtus.

Samuti ei ole varasemate direktiivide ümber nii suurt poliitilist vaidlust (nagu näiteks raamdirektiivi väljendi “veekogu seisundi mittehaldamine” ümber). Ülevaate Euroopa Kohtu senistest olulisematest kohtulahenditest veepoliitika teemal leiata ERL kodulehelt.

Otsus selle kohta, kas kaebus Komisjonile esitada või mitte, peaks olema loomult strateegiline, st. tuleb kaaluda, kus on võimalused muudatuste esilekutsumiseks suuremad - Euroopa Kohtus või oma riigi kohtusüsteemis. Kaebused peavad olema varustatud piisavate tõendusmaterjalidega ja tugevate juriidiliste argumentidega, mis näitavad selgeid seoseid EL keskkonnadirektiividega (ja nende rikkumistega). Komisjon hakkab tegelema ainult hästi argumenteeritud kaebustega, kus võit Euroopa Kohtus tundub ilmselge. Kui Komisjon saadetud kaebuse näiteks tõendusmaterjali puudulikkuse tõttu kõrvale heidab, on hiljem liikmesriigi tasandil veelgi raskem edasi võidelda, sest Komisjoni “moraalne seljatugi” edaspidi puudub.

Seetõttu on oluline välja töötada keskkonnakaitseorganisatsioonide ühine ja üle-Euroopaline strateegia veeraamdirektiivi-alaste kaebuste esitamiseks, oluliste poliitiliste võtmeteemade eeljärjestamiseks ja kasulike pretsedentide loomise tõenäosuse suurendamiseks.

Järgnevalt esitatakse esimene mustandnimekiri olulistest näitajatest, mille alusel hinnata rahvuslike veeseaduste ühtlustamist veeraamdirektiiviga.

1. Veeraamdirektiivi eesmärgid

- Vahtu kohustus vältida veekogude seisundi edasist halvenemist ja esialgsete meetmete olemasolu selle eesmärgi saavutamiseks (**kohustused enne 2015 a.**)
- **Veekogude klassifitseerimise uued alused** Kui praegu hinnatakse põllumajandusest ja linnade heitveest tulenevat keemilist saastet peamiselt selgrootute ja biomassi indikaatorite põhjal, siis uue meetodi kohaselt tuleb arvestada ka veekogu hüdro-morfoloogilist mõjutamist, mille kohta saab palju paremini hinnangu anda kalastiku (kui indikaatori) põhjal.
- Oluliste **saasteainete** koormuse ning väljalaskude järk-järguline **vähenedmine**.
- Eesmärk saavutada 2015. aastaks olukord, kus **põhjavee** varude ammutamine on

väiksem või võrdne taastootmisega, kusjuures säilitatakse maismaa ökosüsteemid ja pinnaveekogude hea seisund.

2. Kõrvalekalded eesmärkidest

- Tugevasti modifitseeritud veekogude määratlemine ja neile eesmärkide seadmine.
- Tingimused, mille puhul on lubatud erandid või nõuete leevendamine peavad olema õigustatud

3. Avalikkuse kaasamine

- Meetmed avalikkuse kaasamiseks direktiivi ellurakendamise **algusest peale**.
- Aktiivne teavitus- ja konsulteerimistevõime (jättes **6 kuud** kirjalike kommentaaride esitamiseks)

4. Jõebasseinide iseloomustamine

- **Vesikondade** ja alamvesikondade, kaasa arvatud rahvusvahelised vesikonnad, **määratlemine** 2004. aasta 22. detsembriks.
- Sobilike uute haldusüksuste ehk nn "**vesikonna administratsioonide**" töölerakendamine.
- **Inimtegevuste majandusanalüüs** ja nende **keskkonnamõju hinnang** peavad

olema valmis 2004. aasta 22. detsembriks.

5. Abinõud veekogu seisundi parandamiseks

- Kontroll **veevõtu ja tõkestamise** üle, kaasa arvatud eravalduses olevad ja olulise tähtsusega (üle 10 või 100 m³ päevas) veehaarded.
- Punkt- ning hajureostust **tekitavate** ja veekogude hüdro-morfoloogiat muutvate tegevuste kontrollimine (keelustamine või heaks kiitmine).

6. Vee hind

- Seada eesmärgiks **kõigi veeteenuste** osutamise seotud **kulude** (kaasa arvatud keskkonna- ja ressursikulud) katmine. Põhjendamatuid erandeid ei tohi teha.
- Põhimõtte "**saastaja maksab**" kajastumine rahvuslikes veeseadustes.
- Kõik vett kasutavad tegevusvaldkonnad – põllumajandus, tööstus, olme – peaksid vett saama sellise hinnaga, mis soodustaks **vee säästvat kasutamist**

*Maret Merisaar
Veekaitse töörühm*

Eesti Roheline Liikumine meedias

Pressiteated

4. jaanuar 2004

Rohelised selgitasid aasta keskkonnateo ja karuteene

Eesti Rohelise Liikumise (ERL) algatusel on selgunud 2003. aasta positiivseim ja negatiivseim roheline tegu. Tiitli "roheline tegu" vääriliseks sai ökoloogilist toitu turustav Ökosahver ning "karuteene" ahinna teenis üks Eesti jäätisetootja ühistransporti halvustava reklaamikampaania eest.

Ökosahver (www.sahver.ee) leidis roheliste tunnustuse, kuna aitab inimestel osta tervislikku toodangut, mille keskkonnasõbralikkus on garanteeritud vastavate sertifikaatidega. Samuti aitab ökosahver Eesti ökotalunikel oma toodangut turustada ning aitab selle kaudu meie elukeskkonda

säästa. Ökosahver tagab klientidele kord nädalas mitmekesise eestimaiste ja Euroopa tunnustatud mahetootjate toodangu kojutoimetamise Tallinnas ja Tartus. Eesti Rohelise Liikumise juhatuse liige Rein Ahas tõstis esile Ökosahveri julget ettevõtmist: "Ökosahver on suur samm edasi, kuna lõpuks on võimalik Eestis osta kaupu, mille kvaliteet, tootmisviis ja päritolu on kontrollitud. Täna turul ja kauplustes sisseoste sooritades ei ole endast hoolival inimesel võimalik tuvastada, kus ja kuidas on toiduained toodetud. Ökosahveri puhul garanteerib ühtlase kvaliteedi tootjate mahemärk ja kohaletoimetajate reputatsioon."

AS Balbiino üllatas suvel negatiivselt oma reklaamikampaaniaga, milles auto võitmise võimaluse kõrval naeruvääristatakse ühistransporti. Mitmed firmad on reklaaminud oma toodangut autovõitmise võimalusega, kuid keegi teine pole sedavõrd ülbelt ala vääristanud bussiga sõitmist, iseäranis vastava reklaamiga bussiootepaviljonides. Ühistransport on võrreldamatult keskkonnasõbralikum ja linnaruumi säästvam kui autode kasutamine. Kui te eelistate puhast õhku ja sujuvat linna liiklust, siis Eesti Roheline Liikumine soovib keskkonnavenulikke väärtusi hindava Balbiino jäätiseid mitte osta.

Aasta karuteenet iseloomustas Eesti Rohelise Liikumise transpordiekspert Mari Jüssi kui jär-

jekordset märki sellest, et Eestis ei ole ikka veel üle saadud auto kui vabaduse sümboli müüdist: "Eestis ei osata väärtustada ühistransporti kui inim- ja keskkonnasõbraliku linna keskkonna osa. Oma roll on siin ka Tallinna linnavalitsusel, kes bussiootepaviljonide reklaamipinna vahendajale maksusoodustusi tehes võiks hoopis vastava lepinguga ennetada, et need meediapinnad ei muutuks linnaelu kahjustava propaganda hääletoruks," lüüsi Jüssi.

2002. aasta roheline tegu oli Tallinna-Tartu kiirrongiliini avamine Edelaraudtee poolt ning karuteene reformierakondlasest keskkonnaminister Heiki Kranichi suutmatust tagada Eestis metsade ja looduskaitsealade kaitset.

◆◆◆◆

12. veebruar 2004

Säästva tarbimise koalitsioonil täitus esimene aasta

Aasta eest paljude organisatsioonide koostöös tegevust alustanud säästva tarbimise koalitsioon on tõestanud oma vajalikkust ning plaanib tegevuse laiendamist. Reedel, 13. veebruaril 2004 antakse Keilas Eesti Rohelise Liikumise aastakoosoleku raames avalikkusele põhjalikum ülevaade senistest saavutustest.

ÜRO Keskkonnaprogrammi (UNEP) ettepanekul loodud ning Eesti Rohelise Liikumise poolt juhitava säästva tarbimise koalitsiooni eesmärgiks on säästva ühiskonnakorralduse saavutamine ehk olukord, kus kaupade-teenuste tarbimine toimub looduse taastootmisvõime piires. Juba praegu on Maailma Looduse Fondi WWF ökoloogilise jalajälje meetodika kohaselt eestlaste ressursitarbimine 2,5 korda säästlikust tasemest kõrgem. Säästva tarbimise koalitsiooni kuulub hetkel 14 liikmesorganisatsiooni - lisaks keskkonnaorganisatsioonidele ka näiteks Tarbijakaitseamet, Eesti Energia ja Eesti Jäätmeäitajate Liit. Võrgustikku kuuluvad organisatsioonid püüavad võimaluste piires panustada eelkõige enda tegevust säästvamaks muutmisel,

vahetavad kogemusi ja propageerivad säästlikku ellusuhtumist.

Säästva tarbimise koalitsiooni liikmesorganisatsioonide suuremate saavutustena võib 2003. aastast välja tuua Eesti Rohelise Liikumise poolse ökomärkidega toodete propageerimise kampaania "Loodussõbralik toode." Kampaania raames tähistati spetsiaalse loodussõbraliku toote sildiga kaupasad mitmes supermarketis. Eesti Energia koostas möödunud aastal energiasäästu teavituskava ning korraldas elektrisäästuteemaliste projektide konkursi. Tarbijakaitseamet tegi olulisi samme oma asutusesisesel tarbimise muutmiseks keskkonnasõbralikumaks ning korraldas eduka laste tarbija teadlikkust tõstva mängu "Saame hakkama."

Kõik huvilised on oodatud reedel, 13. veebruaril kell 10-18 Keila kultuurimajas toimuvale Rohelisele Foorumile, mille käigus arutletakse nii säästva tarbimise kui teiste teravate keskkonnaprobleemide teemadel.

◆◆◆◆

5. märts 2004

Tallinna Vabaduse väljak autovabaks!

Täna esitasid Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing Sorex, Eesti Roheline Liikumine ja Prussakovi nimeline Rattatühing Tallinna linnavalitsusele pöördumise, milles nõutakse autovaba Vabaduse väljakut ja konkreetset projekti koostamist südalinna läbiva rattatee rajamiseks käesoleva aasta jooksul.

Pöördumise Tallinna linnapea poole on tinginud liigne autokeskus, rattateede puudumine südalinna ja ühistranspordi kehva olukord kallinate sõiduhindade taustal.

"Linna esindusväljaku kiire rahateenimise eesmärgil kasutamine, linnakodanike tervise ja liikumisvabaduse arvelt on ülimalt lühinägelik ja ka-

hetsusväärne," öeldakse pöördumises, millele oodatakse toetust ka teistelt keskkonnaorganisatsioonidelt Eestis.

Pöördumisele alla kirjutanud keskkonnaorganisatsioonid toovad Tallinnale eeskujuks Londoni ja Bogota linnapead, kelle kogemusi kasutades saaks ka Tallinn hakata tegema põhimõttelisi muudatusi oma transpordipoliitikas muutmaks linnaruumi inimsõbralikuks.

Pöördumine Tallinna linnapeale anti üle Euroopa noorte keskkonnanädala raames, kus osalesid noored Portugalist, Itaaliast, Leedust ja Eestist.

Koos tehti rattasõit Tallinna kesklinnas, anti üle tunnustuseavaldused Ede laraudteele ja Elektriraudteele. Vabaduse Väljakul võrreldi Tallinna esindusväljakut teiste Euroopa linnade omadega ja viidi üheskoos pöördumine Tallinna Linnavalitsuse majja.

*Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing Sorex
Eesti Roheline Liikumine
Prussakovi nimeline Rattatühing*

Äripäev

15. jaanuar 2004

Rannad ja teised loodus- alad jäägu avalikuks ruu- miks

LIIS KEERBERG

Eesti Rohelise Liikumise planeeringute järelvalve koordinaator

Rannaalade läbimõeldud planeerimine stiihilise krundi kaupa arendamise asemel on igati tervitatav. Liberaalse majandusmudeli soositavat täielikku vabadust ühiste loodusressursside kasutamise üle otsustades aga rakendada ei tohi. Rohelised lähtuvad keskkonнаруumi kasutamise kokkulepete terviklikust käsitlusest ja näevad looduslikke alasid rikkusena, mille kasutamiseks peab olema võrdne õigus kõigil, täisväärtuslikuks eluks on looduses viibimine vajalik.

Sama seisukohta toetab ka Harjumaa teemaplaneering "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused," mis keelab Tallinnat ümbritsevate puhkealade vähendamise. Looduskaitse ja arendustegevuse konfliktaladel tuleb maa sihtotstarve säilitada sellisena, et see toetaks roheliste

alade toimimist. Maakasutuse alternatiivne kasutusviis tuleb välja selgitada keskkonnamõju hindamise käigus. Maakonna tasandi planeeringukokkulepe on ühiskondlik lepe, mis peaks olema tegevussuuniseks alama astme planeeringutele.

Läbimõtlemata on Tallinna tiheasustamine logistika lähialade aspektist. Mida enam asustatakse linna lähiümbrust, seda kiiremini kasvab sealsete elanike pendelränne uusasumite ja keskuse vahel. Samas on ummistunud maanteed juba täna probleem.

Uute mastaapsete tiheasustusalade kiire rajamise asemel tuleks asustusstruktuuri kava üksikasjalikult läbi mõelda. Elanike püsimine Tallinnas kõikvõimalike linnataguste elamurajoonide asemel omab selgeid plusse nii keskkonnakaitse kui logistika mõttes. Kinnisvaraarendajate surve ja oma valitsuste võimetus näha pikemaid arenguid suurendavad survet asendada Tallinna ümbruse ranna-, metsa- ja põllumaid uute elamute ja infrastruktuuridega. Et Tallinna lähitagamaa planeerimisel on olukord lubamatult stiihiliseks läinud, tegi Eesti Keskkonnaühenduste Koda pöördumise valitsuse poole, soovitades mitte anda nõusolekut Keila ja Jõelähtme rannaalade tiheasustamiseks ning algatada juurdlus kinnitatud, kuid segase taustaga

planeeringute õiguspärasuse selgitamiseks.

Lahepera ja Lohusalu lahes asuva tulevase Natura 2000 linnuhoiuala ja planeeritava Laulasmaa kaitseala ümbruse ja rannametsade muutmisel tihedaks inimasustuseks kaovad olulised looduslikud puhveralad. Kui selliseid arenguid toetav eelnõu saab heakskiidu, tähendab see ka vastuolulist minekut rahvusvaheliste kohustustega. Eesti on ühinenud Läänemere merekeskkonna kaitse konventsiooniga ja on Läänemere Merekeskkonna Komisjoni liige, mis paneb meile moraalse kohustuse arvestada Helcomi ja VASAB 2010 Läänemere rannikualade planeerimise põhimõtteid. Läbiv teema neis on rannikualade puhkeväärtuse ja ilu kaitse, loodust ja maastikku pöördumatult muutvate tegevuste keelustamine.

Paslik on meenutada, et koalitsioonileppega kohustatakse võtma keskkonnaalaste rikkumiste vähendamiseks ebaseaduslik ehitustegevus looduskaitsealadel ja randades rangema kontrolli alla ja ilmutama otsustavust, rakendades keskkonnajärelevalve seaduses sätestatud riigi õigust lammutada ebaseaduslikud ehitised.

Äripäev

11. jaanuar 2004

Jõgede paisutamine viib kalade elupaigad

J A A N U S V Ä L J A

*Eesti Rohelise Liikumise tegev-
direktor*

Tänaseks on ilmselt kõik aru saanud, et fossiilsete kütuste massilise kasutamisega kaasneb hulk negatiivseid keskkonnamõjusid. Ka Eestis kasutatakse energiaallikana peamiselt fossiilseid kütuseid. Alternatiivse, taastuval loodusvaradel põhineva energeetika arendamine on Eestis teoreetiliselt kavas, kuid valitsus soosib põlevkivienergia domineerimist. Hüdroenergiat on õigusega pakutud ühe keskkonnamõbraliku alternatiivina põlevkivile, kuid ka hüdroenergial on oma negatiivsed keskkonnamõjud.

Hüdroenergia kui saastava põlevkivienergia alternatiivi puhul esinevad peamised varjupooled on jõe ökosüsteemi kahjustused ja negatiivne mõju vee-elustikule ning jõgede veerežiimile. Vähesed uuringud väikehüdrojaamade bioloogilisest mõjust väidavad, et looduskahjustused toodetud energia hulga kohta võivad olla väi-

kestel hüdroelektrijaamadel isegi suuremad kui suurtel. Eesti vooluveekogude umbes neljakümnest kalaliigist pooled (merisiig, lõhe, säga, harjus, meriforell) sõltuvad kiirevoolulistest, jahedatest ja puhta veega kärestikest. Paisutatud jõgede aeglane vool ja muu dane põhi ei sobi sellistele kalaliikidele elupaigaks. Kõrgeid paisusid ei suuda ületada isegi jõulised forellid ja nii saavad hüdroelektrijaamade tammid kalade rändel takistuseks. See omakorda vähendab kalade populatsiooni ja ökosüsteemide mitmekesisust. Veehoidlate rajamisel kogunevad sinna fosfor, lämmastik ja huumus; toitainete rohkus viib paisjärve kinnikasvamiseni.

Eestis tuleks teha väikejõgede inventuur, kaardistada hüdroenergia tootmise potentsiaaliga jõed ning määrata kindlaks jõed ja jõelõigud, mis on olulised lõhelis te elupaigana.

Vee jõul võib toota 4% Eesti energiavajadusest. Tuul ja vesi erinevad selle poolest, et tuulel pole peale energeetilise väärtuse teisi rakendusi, jõgede puhul tuleb aga arvestada tervet rida muid asjaolusid. Aga positiivsed tegurid kaaluvad hüdrorajatiste puhul negatiivsed üles.

Hüdrojõud on rakendatav, kui kõrguste vahe jääb 1,5–8,0 m piirsesse. Rootslaste tehtud hüdro-

energia potentsiaali uuringu kohaselt on võimalik Eestis taastada 25 üle 100 kW võimsusega veejõujaama, (koguvõimsus 7 MW). 745st endisaegsest vesiveskist saaks 200 taastada võimsusega kuni 50 kW. See oleks 1,5–2% energiavajadusest. Paisjärvedele saaks panna umbes 80 turbiini (kokku 2 MW). Uusi jaamu saaks rajada Pärnu jõe Sindist ülesvoolu ja Narva jõe Omuti kärestikele (25–30 MW), koos nendega oleks hüdroenergia potentsiaal 30–35 MW pluss Narva jõgi, moodustades seega kuni 4% Eesti energiavajadusest.

Hüdroelektrijaamade rajamise positiivsed aspektid:

- + maastike korrastamine, jõevoolu reguleerimine;
- + hüdroenergia saamine;
- + CO2 emissioonide vähendamine;
- + turismi soodustamine;
- + põhjaveetaseme ja veevarude parandamine;
- + majanduse arendamine, infrastruktuuri rajamine.

Peab arvestama ka negatiivsete aspektidega:

- kalade rände takistamine, veepuudus kudealadel;
- biosfääri kahjustamine

Äripäev

11. veebruar 2004

Teedehituse raha tuleb anda ühistranspordile

M A R I J Ü S S I

Eesti Rohelise Liikumise juhatuse liige

Transpordi väliskulud, nagu õhusaastest, kliimamõjust, tervisekahjustustest, müra ning ummikute põhjustatud kulud ühiskonnale, mis praegu autode kasutamise hinnas ei peegeldu, on Eestis suurusjärgus 5–10 miljardit krooni aastas.

Uued tehnoloogiad on suutnud vähendada ainult osa saastekoorumusest, sest transpordi keskkonnaprobleeme ja kulusid saab vähendada vaid uue linna- ja transpordiplaneerimise poliitikaga, mis eelkõige vähendaks sundliiklust ja autost sõltumist tervikuna.

Autostumine on teinud paljud linnakeskused inimvaenulikeks, jalgrattaga sõitmise ohtlikuks ja ebamugavaks ning ühistranspordi kasutamise aeglasemaks. Järjest rohkem tundub, et autoga kihutav inimitüüp oskab nädalavahetust veeta kas skautiga suplejaid hirmutades või ATVga suusaradu lõhkudes. Kui uus ja ressursimahukam tehnoloogia välistab lihtsamate, odavamate ja ressursisäästlikemate tehnoloogiate kasu-

tamise, siis on mõtet kahelda uue tehnoloogia otstarbekuses. Tihti kurdetakse, et Eesti suuremates linnades ei saa "normaalselt" liiklust korraldada, sest linnade kujunemisel pole praeguse autostumise arvestatud. Kui pidada oluliseks inimsõbralikku ning ökonoomset linna- ja liikluskeskkonda, siis linna ei peagi autode järgi planeerima.

Tallinnas pole vaja miljardeid maksvaid Russalka või Haabersti mitmetasandilisi ristmikke, ei lõuna- ega lääneväila. Suuremast autouputusest säästavad meid praegu liikluse pudelikaelad – kitsad tänavad ja teede laiendamise piiratud võimalused. Tuntud transpordiökonomist Phil Goodwin on öelnud, et nagu pudelikael

pole pudeli disainiviga, vaid vajalik osa pudelist, nii on kitsaskohtad liikluses vajalikud ja parim vahend autodevoolu ohjamiseks.

Tallinna linnaplaneerijad laiu-tavad käsi ja ütlevad, et meil tuleb autohullus justkui mõni ealine iseärasus lihtsalt läbi elada või et meil puudub jalgratta ja ühis-transpordi kasutamise kultuur. Kas meil on siis auto kasutamise kultuur või on auto kasutamine eestlase kultuurile kuidagi oma-sem? Miks muutub näiteks tallin-

lasest autokasutaja Stockholmis ühistranspordikasutajaks, Kopenhaagenis rattakasutajaks, aga muidu ühistranspordiga sõitev eurooplane üürib esimese asjana USAs auto. Siin ongi autostumise ohjamise võti – liikumisviisi, mida igakülgsest arendatakse ja soodustatakse, ka kasutatakse. Praegu planeeritavate teede ja ristmike ehitamise raha peaks minema ühistranspordi arendamise ja linnaelu korraldamisse nii, et

igapäevased vajadused oleksid rahuldatud linnaosade piires.

Paljud inimesed on nõus maksmata autovaba keskkonna eest suurt raha, eelistades kodukohaks vaikset eramat looduskaunis koha, siis miks ei võiks hoopis raha võtta müra ja liikluse tekitamise eest? See ei tähenda, et maksmaksoormus kasvaks, sest selline hinnakujundus peaks muutma asustus- ja tootmisstruktuuri nii, et sõitmisvajadus väheneb.

INDREK KIISLER

Eesti Raadio

Kuigi Eestis pole autostumine veel nii suur probleem kui lääneriikides, aitab ühistranspordi senisest parem korraldamine hoida kokku nii raha kui ka vähendada keskkonna saastamist.

Eesti maaelanikest töötab oma koduvallas ainult 52%, ülejäänud käivad tööl eelkõige suurlinnades, kasutades sinnaõiduks sageli isiklikku autot. Majandusgeograafid ei usu siiski, et Eestis tekib linnriik nimega Tallinn, kus käib tööl enamik elanikest. Geograaf Tiit Tammaru kinnitab rahvastikuministri büroole tehtud analüüsis, et lisaks Tallinnale on ka Tartu muutunud selliseks tõmbekeskuseks, kuhu käiakse tööl kaugemalt kui oma maakonnast.

Tartu Ülikooli Pärnu Kolledži direktori Garri Raagmaa sõnul on talutav igapäevane pendel umbes üks tund autosõitu tööle ja tagasi. Seega on Paide ja Haapsalu juba kaugevõitu pealinnas töölkäimiseks. Lisaraskusi tekitab Tallinna liikluses valitsev kaos, pealinnas on raske sisse pääseda ning seal ei ole kusagil parkida. Raagmaa tunnistab, et autota pole hõredalt asustatud Eestis võimalik moodustada majanduses enam toimetada.

Autostumise probleem kerkibki tõsiselt esile eelkõige pealinnas, kus seda võimendab linna geograafiline asend – kesklinna paiknemine Ülemiste järve ja Soome lahe vahelisel kitsal alal.

Säästva Eesti Instituudi projekti juhi ja Eesti Rohelise Liikumise juhatuse liikme Mari Jüssi sõnul

on küsimus suhtumises. Tema arvates on Eestis inimestest tehtud autosõitlased, sest muud transpordiliigid on vähe kasutusel.

“Ühistranspordi kvaliteet peab kiiresti tõusma, ei piisa ainult sellest, et vanu busse vahetatakse uuemate vastu,” märgib Jüssi, kelle sõnul on Tallinna häda ka see, et linnajuhtimises on omavahel lahutatud linnaplaneerimine ning ühistranspordi- ja liikluse planeerimine. “Transpordi küsimustele peaks lähenema hoopis liikluse vähendamise aspektist,” kinnitab Jüssi. Kiire tulemuse võiks tema hinnangul saada maksude kasutamisest transpordi korraldamiseks – näiteks London ja Stockholm, kus maksustatakse ummikuid ehk mingi tänavatõigu läbimine on tasuline.

Teine variant on tõsta kütuseaktsiisi. Garri Raagmaa kinnitab, et Rootsis 1990ndate aastate keskel pärast kütuseaktsiisi tõusu, et paljud inimesed loobusid oma maamajadest ning kolisid linna.

Autostumine toob lisaks keskkonnaprobleemidele kaasa ka otsestelt mõõdetavaid rahalisi kulutusi. Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) transpordi ja logistika osakonna nõuniku Heldur Vaheri sõnul on ainuüksi riigimaanteede ehitus-, remondi- ja hooldetööde raha kasvanud Eestis ligi miljardi kroonini aastas. Vaher toob näiteks Tallinna, kus oleks tarvis välja ehitada mitu mitmetasandilist ristmikku, kuigi linnal selleks raha ei jätku.

Kindlasti peaks ehitama korraliku ümbersõidu Tartu maantee, Peterburi tee ja Järvevana tee rist-

miskohta, kus juba praegu võib sõiduajale lisada tippunnil 15–20 ummikust ootamise aega. “Pärast Ülemiste uue kaubanduskeskuse rajamist võib liiklejaile soovitada vaid marsruudi vahetamist,” märgib Vaher.

Mari Jüssi sõnul ei lahenda uute kiirteede ja ristmike ehitus autostumise probleeme. “Igatahes, mida linnas vaja ei ole, on teede laiendused ja mitmetasandilised ristmikud, see toob ainult probleeme juurde,” kinnitab ta. Jüssi kinnitusele tuleks teedeehituseks mõeldud raha suunata hoopis ühistranspordi arendamisele. Kiirteed ei lahenda ka regionaalprobleeme. Raagmaa rõhutab, et kui jätta välja väikesaared ning tõelised “põrgupõhja metsakülad”, ei ole ääremaad Eestis mitte geograafiline, vaid pigem sotsiaalne nähtus. Hästi arenevad ja taandarenevad alad paiknevad sageli kõrvuti. Mari Jüssi usub aga, et kiirteed viivad äärealadelt välja lisaks paremale tööjõule ka ettevõtluse.

Eksperdid on siiski ühel meelel, et Eesti massilisele autostumisele aitavad tõhusalt kaasa valitsuse liigesed lootused erasektori imet-tegevate ettevõtete vähene kontrollimine.

Majanduse üldisele arengule on eduka tuleviku tagamise seisukohalt ühistranspordi arendamine kindlasti odavam, kui võidelda keskkonnakahjustuste, liikluse-ummikute ja õnnetustega ning ehitada juurde üha uusi ja uusi teid.

Eesti Päevaleht

8. märts 2004

Ratturid nõuavad linnalt autovaba Vabaduse väljakut

PIRET PEENSOO

Tallinn ehitab rattateid äärelinna, kuid südalinna ei jõua neist ükski

Jalgrattasõitu armastavad loodussõbrad edastasid reedel pärast lühikest meelevaldust Vabaduse kella juures linnapeale poordumise, milles nõuavad autovaba Vabaduse väljakut ja korraliku jalgrattatee rajamist südalinna.

Paarkümmend Eesti, Leedu, Portugali ja Itaalia noort alustas rattasõitu Vabaduse kella juurde Balti jaamast. Silmatorkavalt värvilistes rõivastes sõpruskonna rattaid kaunistasid lipukesed kirjadega "Vabaduse väljak", "Tahan sõita rattaga" ja "Sõidame rattaga".

Tallinn ratturite hinnangul liiga autokeskne

Euroopa noorte keskkonnalaagri raames üritusel osalenud Portugali üliõpilased Joao Varzcas (25) ja Joana Soares (24) leidsid üksmeelselt, et rattasõit Tallinnas tekitab kõhedust ning on kohati lausa ohtlik. "Siin pole rattateid ja autojuhid ei austa jalgrattureid üldse. Teevad häält ja ajavad teelt ära," kirjeldas Varzcas.

Soarese arvates peaks Tallinn peale rattateede rajama rattaparklaid ja andma võimaluse kasutada linnarattaid. "Muidugi tuleb arvestada, et alguses pole inimesed harjunud – rattaid varastatakse ja lõhutakse. See oli ka Lissabonis nii," ütles naine.

Liigse autokeskuse pärast muutuvad Eesti Roheline Liikumine, Eesti üliõpilaste keskkonnakaitsese ühing Sorex ja Prussakovi-nimeline rattauhing leiavad pöördumises linnapeale, et peaväljaku kasutamine kiire rahateenimise eesmärgil linnakodanike liikumisvabaduse arvel on ülimalt lühinägelik ja kahetsusväärne.

Südalinnas pole ühtegi rattateed

"1960. aastatel parkisid autod Raekoja platsil. Aastaks 2004 on Tallinna esindusväljak Vabaduse platsil juba aastaid toimunud vaid autoparklana. 40 aastaga 400 meetrit arengut ei tee ühelegi Euroopa linnale au, ega näita ka hoolimist inimsõbraliku linnaruumi loomise püüdlustest," seisab kirjas.

Eesti Rohelise Liikumise transpordi töörühma koordinaatori Mari Jüssi sõnul ei ole mingi näitaja, et jalgrattateedesse pannakse 10 miljonit krooni aastas, kuni tegemist on püha-päevasõitjatele mõeldud teelõikudega äärelinnas. "See on hea, aga ei loo alternatiivi. Jalgrattateed peaks just kesklinna tulema. Kui me vaatame plaane, siis seal polegi südalinnani jõudvaid rattateid," ütles Jüssi.

Kust kuhu võiksid rattateed kulgeda, teevad rohelised ettepaneku K-Projekti arhitektidele, kes koostavad rattateede arengukava. Keskkonnakaitsjad peavad häbi-asjaks, et praegustest rattateedest ei vasta 80 protsenti kasutajate vajadustele.

Prussakovi-nimelise rattauhingu liider Erko Valk ütles, et tegemist oli selle hooaja esimese aktsiooniga Vabaduse väljaku autovabastamise nimel. "Me teame kõik, millised on Itaalia linnade peaväljakud. Nüüd näitasime

oma külalistele, milline on Tallinna peaväljak," sõnas ta.

Vabaduse kella jalami valimine kogunemispaigaks polnud Valgu sõnul juhuslik. "Kesklinn muutub iga aastaga masendavamaks. 12 aastat on möödunud taasiseseisvumisest, kuid linnaruum ei ole inimese jaoks vaba," sõnas aasta läbi rattaga sõitev Valk.

Linn ürituse luba ei andnud

Reedel jäi suurem protestiaktisioon ära, sest loodusesõbrad ei saanud avalikuks ürituseks luba. "Üritusest peab seitse päeva ette teatama, aga kui meie reedel linnavalitsusse jõudsime, oli maja kell kaks kinni pandud. Esmaspäeval läksime uuesti, aga siis oli jäänud vaid viis päeva ja meile ei tulnud vastu," nentis Valk.

Abilinnapea Jüri Ratase sõnul võtab linn keskkonnakaitsjate pöördumist tõsiselt ning kavatseb seda arutada. "Tallinnas üldse ja eriti kesklinnas on liiga palju autosid ning üks võimalus kesklinna autovabamaks muuta ongi uue parkimiskorra kehtestamine," märkis Ratas. "Samuti eelistab Tallinn ühistranspordiarengut, et võimalikult palju inimesi kasutaks linnas liigeldes ühissõidukeid."

Politsei karistab lipurikkujat

Politsei toimetas reede lõunal Vabadusekella juurest minema kaks noormeest, kellest üks saagis ketas-lõikuriga pooleks oma jalgratta ja teine aheldas end ENSV lipuga kellasamba külge.

Meelis (s 1980) ja Hendrik (s 1983) ütlesid politseinikele, et protesteerivad linna autode eelise vastu.

Prussakovi -nimelise rattauhingu liider Erko Valk ütles, et selline meelevaldus polnud kokku lepitud.

ERL Tartu
Pk. 318
Tartu 50002
Külastus: Tiigi 8-24
Tel: (7) 422 532
Faks: (7) 422 084
e-post: info@roheline.ee



www.roheline.ee

ERL Tallinn
Pk. 1521
Tallinn 10402
Külastus: Rävälä pst. 8,
ruum B 202
Tel/faks: 6 413 402
e-post: roheline@online.ee