



TRANSPORDIAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee

Teie 14.03.2025 nr 16-7/21-02502-178

Meie 22.04.2025 nr 7.2-4/25/4219-3

**OÜ Utilitas Wind Saare-Liivi
meretuulepargi keskkonnamõju hindamise
aruande avaliku väljapaneku ja arutelu
teade**

Austatud Liina Roosimägi

Palusite esitada Transpordiameti seisukoha OÜ Utilitas Wind Saare-Liivi meretuulepargi keskkonnamõju hindamise aruande kohta. Tutvusime KMH aruande ja selle laevaliikluse ja lennunduse teemaliste lisadega ning leiame, et meresõiduohutusele avalduvate mõjude osa vajab täpsustamist ja täiendamist. Esitame alltoodud märkused.

Märkused KMH aruande kohta

Aruande punktis 4.2.1 on öeldud, et "hinnatavaks ruumiliseks alternatiiviks on põhialternatiiv 3, millega kavandatakse kuni 80 tuulikut. Riskianalüüsis võeti aluseks põhialternatiivi 2 ruumikuju". Samas on meresõiduohutuse riskianalüüsi aruandes erinevatel joonistel näidatud erinevad alad ja mh käsitletakse ka nn täiendavat ala. Palume selgitada, millisest alternatiivist peaks esitatud aruannete hindamisel lähtuma ning näidata joonistel õiget varianti.

KMH aruande punktis 6.1.4 on loetletud ainult osa KMH aruande lisas 3.18. "Saare-Liivi meretuulepargi sõiduohutuse analüüs" nimetatud riskide leevendamise meetmetest ning väidetakse, et nende rakendamisel on riskid minimeeritud. Tabelist 6.1-6 paistab, et tuulepargil mõju laevaliiklusele igal juhul puudub ja mingeid leevendusmeetmeid rakendada pole vajagi. Palume täpsustada kavandatud leevendusmeetmeid, põhjendada soovitatud meetmete arvestamata jätmist ning selgitada, kuidas ainult valitustest piisab riskide minimeerimiseks.

Samas punktis on öeldud, et "Transpordiameti praeguste seisukohtade kohaselt värvitakse tuulikud alates keskmisest meretasemest kuni 15 m kõrguseni kollaseks ja märgistatakse unikaalse tähtedest ja numbritest koosneva tunnusega nii, et see oleks laevalt nähtav". Juhime tähelepanu, et tegemist ei ole Transpordiameti praeguse seisukohaga, vaid IALA juhendis kirjeldatud põhimõtetega meretuuleparkides tuulikute tähistamiseks.

Uuringus "Saare-Liivi meretuulepargi mõjud lennundusele" on öeldud, et praeguse Pärnu-Ruhnu lennuliini operaatori hinnangul on lennuliikluse ohutuse tagamiseks (lennukil vajadusel tagasi pööramise võimaldamiseks) Liivi lahe ja Saare-Liivi meretuulepargi vahele vähemalt 10 km laiust vaba ala. Mõjude leevendamiseks lennuliiklusele pakutakse välja koos operaatoriga optimaalse kauguse leidmist tuuleparkide vahel või tuulikute seiskamist lendude ajaks või liiniveo hanke korraldamisel läbipääsu laiuse piiranguga arvestamist. KMH aruande punktis 6.2.1 nenditakse lisaks sellele, et riik plaanib alates 2029. aastast lõpetada regulaarlennud Ruhnuga ja asendada selle aastaringse laevaühendusega, mistõttu Saare-Liivi meretuulepargi käitamisaastal konflikti meretuulepargi ja Ruhnu lennuliini vahel ei teki. Leiame, et regulaarlendude lõpetamine ei pruugi välistada nende taastamise vajadust tulevikus, mistõttu vajab tuuleparkide vahelise läbipääsu laiuse küsimus siiski ka lennuühenduse seisukohast lahenduse leidmist.

Märkused KMH aruande lisa 3.18. "Saare-Liivi meretuulepargi sõiduohutuse analüüs" kohta

- KMH aruanne väidab, et meresõiduohutuse riskianalüüs käsitles ainult nn algset ala põhja poolt vähendatud kujul, kuid analüüsi aruandest paistab, et tegelikult hinnati mõjusid koos nn täiendava alaga. Riskianalüüsi aruandes on joonistel läbivalt mitmeid erinevaid tuulepargi paigutuse variante, mis jätab kokkuvõttes segaseks, millise variandiga peaks aruannete lugemisel arvestama. Palume selgitada erinevusi ja täpsustada õiget varianti.

- Mitme joonisel 24 näidatud liikumissuuna loogika ja ruumi piisavus on selgitamata. Nenditakse üldiselt, et "simulatsioonide ja ekspertarvamuste kohaselt peaks antud ohutustsoonist piisama, et laevad saaksid ohutult sõita, ning hädaolukorras (a) jõuaksid laevad reageerida ja/või (b) oleks piisavalt aega otsingu- ja päästeoperatsioonide läbiviimiseks", kuid jääb ebaselgeks, mille kohta see täpselt käib ning ohutustsoonide kõrval liikluskoridoride mõõtmete piisavusest ei räägita. Palume täiendavalt selgitada.

- Ei ole selgitatud, miks just valitud lahendus sõitmisega ümber tuulepargi on kõiki asjaolusid ja huvigruppe arvestades parim. Palume selgitada.

- Väinamere-Riia suunalisele laevaliiklusele otseteed võimaldava meretuulepargi paigutuse alternatiivi 2 puhul on nenditud, et läbipääs esialgse ala ja täiendava ala vahel (koridor E) on liiga kitsas, kuid ei ole selgitatud, kuidas just sellise läbipääsu laiuseni on jõutud ja miks ei võiks läbipääs laiem olla. Palume selgitada.

- Lääne poolt ümber tuulepargi kulgev Väinamere-Riia suunalisele laevaliikluse koridori A kulgemine tuulepargist lõunas on otsekursi asemel Riia poole ebausutava jõnksuga esialgsele trajektoorile tagasi. Tuulepargi mõjuna ei ole käsitletud teekonna pikenemist ümber tuulepargi sõitmisel. Palume selgitada või korrigeerida.

- Irbe väina ja Pärnu vahelise laevaliikluse jaoks vajaliku tee konkretiseerimiseks piirkonna meretuuleparkide kontekstis esitas Transpordiamet Liivi lahe meretuulepargi meresõiduohutuse riskianalüüsi aruande juurde PIANCI juhiste järgi määratud minimaalse laiusega laevatee ja radaritele mõju vähendamiseks vajaliku 1,5 meremiili laiuse puhvri eskiisi. Samasugune tuulikute vaba puhver on vajalik ka nimetatud laevatee ja Saare-Liivi meretuulepargi vahele. Potentsiaalse laevatee ja puhvri paiknemine on näidatud käesolevale kirjale lisatud joonisel.

- Õnnetuste sageduse/tõenäosuse väljendamiseks kasutatavad ühikud on erinevates tabelites erinevad, mistõttu ei ole erinevate olukordade tulemused võrreldavad. Palume kasutada samu mõõtühikuid. Arvestades, et õnnetused juhtuvad üldiselt mitme aasta tagant ning ka

riski vastuvõetavuse kriteeriumiks kasutatakse mõnel pool teatud aastate arv õnnetuste vahel, oleks praktilisem kasutada ühikuna kordumisperioodi aastates, mitte kordi ühes aastas.

- Mitmete pakutud leevendusmeetmete asjakohasus vajab täiendavat selgitust, nt tuulepargiala tähistamine madalalesõidu ja kokkupõrgete vähendamiseks, ankurdamisega seotud otsustusprotsessi juhtimine kaablite kaitseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kert Süsmalainen

juhataja

laevateede ja sadamate osakond

Lisa: Potentsiaalne koridor laevaliikluse jaoks Irbe väinast Pärnusse

Pärtel Keskküla

5243837, Partel.Keskkyla@transpordiamet.ee