



Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee

Teie 30.08.2023 nr 16-7/20-06558-099

Meie 09.10.2023 nr 7.2-4/23/18298-5

Saare Wind Energy OÜ meretuulepargi keskkonnamõju hindamise aruande avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu teade

Teatasite Saare Wind Energy OÜ meretuulepargi keskkonnamõju hindamise aruande avalikust väljapanekust. Tutvusime aruande ja selle lisadega ning esitame alljärgnevad kommentaarid ja ettepanekud.

1) KMH aruandes on esitatud vaid üksikud ja omavahel mitte haakuvad meresõiduohutuse riskianalüüsis välja toodud meresõiduohutusega seotud riskid ja riske leevendavad meetmed. Seetõttu jääb ebaselgeks, milliseid meetmeid KMH tulemusena veeliikluse ohutuse seisukohast kokkuvõttes rakendada soovitatakse. Palume täpsustada, millised on KMH tulemusena soovitud selles osas.

2) Aruande lisaks olevast meresõiduohutuse riskianalüüsi Lisas D on esitatud riskide leevendamise meetmete tabel, mis on reastatud riskide järgi, kusjuures mitmete riskide leevendamiseks pakutakse välja samasid meetmeid. Palume lisada ka riskide leevendamise meetmete järgi reastatud ülevaade, millised leevendusmeetmed on välja pakutud ning milliseid riske igäühega neist leevendatakse.

3) Palume lisas D eraldi selgelt mõistmise võimaldamiseks täpsustada seal, millele otsasõitu mõeldakse stsenaariumites "Otsasõit".

4) TTJA küsis 17.03.2023 (kirjaga nr 16-7/23-04177-001) Transpordiametilt oksjonile pandavatel tuuleenergiaaladel (sh kõnealuse Saare Wind Energy ala kõrvale jäävatel) alade koordinaate, kuhu veeliikluse seisukohast tuuleparke kindlasti rajada ei või, st palus määrata kindlaks veeliikluse jaoks vajalike koridoride laiuse ja paiknemise. Kuna tähtaeg põhjalikumaid uuringuid teha ei võimaldanud, määras Transpordiamet PIANCi juhendis "*Interaction between offshore wind farms and maritime navigation*" toodud esialgse planeerimise arvutusmetoodikast lähtudes veeliikluse jaoks vajalike koridoride paiknemise (18.04.2023 kiri nr 7.2-4/23/6172-2). Ala laius hõlmas laeva pikkusest sõltuvat laevaliikluse jaoks ette nähtud laevatee laiust (ca 1,0 km) ning selle mõlemale küljele jäävat laevade kokkupõrke vältimiseks vajalike manöövrite jaoks vajaliku ruumi ja konstantset UNCLoSe kohast mererajatise kaitsevööndi maksimaalset laiust (kokku ca 2,6 km).

Saare Wind Energy OÜ meretuulepargi keskkonnamõju hindamise aruanne esitati Transpordiametile tutvumiseks 30.08. Selle osaks olevas meresõiduohutuse riskianalüüsis soovitatakse laevade tuulepargist ohutult möödumiseks ning avariiolekorras laevade tuulepargi suunas triivimisel reageerimiseks ja päästeoperatsioonideks täiendava aja võitmiseks kahe meremiili (ca 3,7 km) laiust puhvrit laevatee ja tuulepargi vahele. Samuti on meresõiduohutuse riskianalüüsis soovitatud kokkupõrkeohu vähendamiseks tuuleparkide vahel endisest kitsamal alal vastassuundades liikuvate laevade kokkupõrke ohu vähendamiseks kehtestada kummagi suuna jaoks eraldi sõidurajaga liikluseraldusskeem ning on tulevikuperspektiive hinnates lähtunud Transpordiameti arvutustes kasutatuga võrreldes pikemast laevast. Need soovitused tähendavad lisaks Transpordiameti arvutustega võrreldes laiemale puhvrile ka laevatee sõiduraja suuremat laiust kahe sõiduraja jaoks ning kokkuvõttes oluliselt suuremat kogu ala laiust. Suurem puhver ja eraldatud sõidusuunad vähendavad oluliselt veeliiklusega seotud riske, kuid teisalt vähendab see ka oluliselt kõrval olevate tuuleenergeetika arendusalade kasutatavat suurus. Seetõttu tuleb lõplik laevaliikluse ohutuks liiklemiseks vajaliku koridori ja puhvrite laiust ning võimalikke leevendavaid meetmeid täiendavalt täpsustada ning hinnata ka majanduslike kaalutluste kontekstis.

5) Meresõiduohutuse riskianalüüsis viidatakse uuringutele, mille põhjal tuulepargi mõju VHF-süsteemidele ei ole märkimisväärne. PIANCi juhend viitab, et mitmed uuringud on näidanud tuuleparkide mõju VHF-signaalile ning soovib tuulepargi valmimise järel tuulepargi raadiosidesüsteemidele ja AISile avaldatava tegeliku mõju tuvastamiseks teha mõõdistused, et kontrollida nõutud levi tagatust ja määrata kindlaks täiendavate rannikuraadiojaamade või AIS-baasjaamade rajamise vajadus. Soovitame täiendavalt kaaluda VHF-signaali segamise riski suurus ning leevendavate meetmete hulka tuulepargi valmimise järel vastava uuringu tegemist ja vajadusel täiendavate kaldajaamade lisamist.

6) Meresõiduohutuse riskianalüüsis käsitletakse mõju laevaradaritele, kuid ei ole käsitletud maismaal olevatele mereseireradaritele. Arvestades soovitusi rajada piirkonda VTS, võiks see olla asjakohane. Palume käsitleda mõjude hindamise raames ka tuulepargi mõju mereseireradaritele.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kert Süssmalainen

juhataja

laevateede ja sadamate osakond

Pärtel Keskküla

5243837, Partel.Keskkyla@transpordiamet.ee