

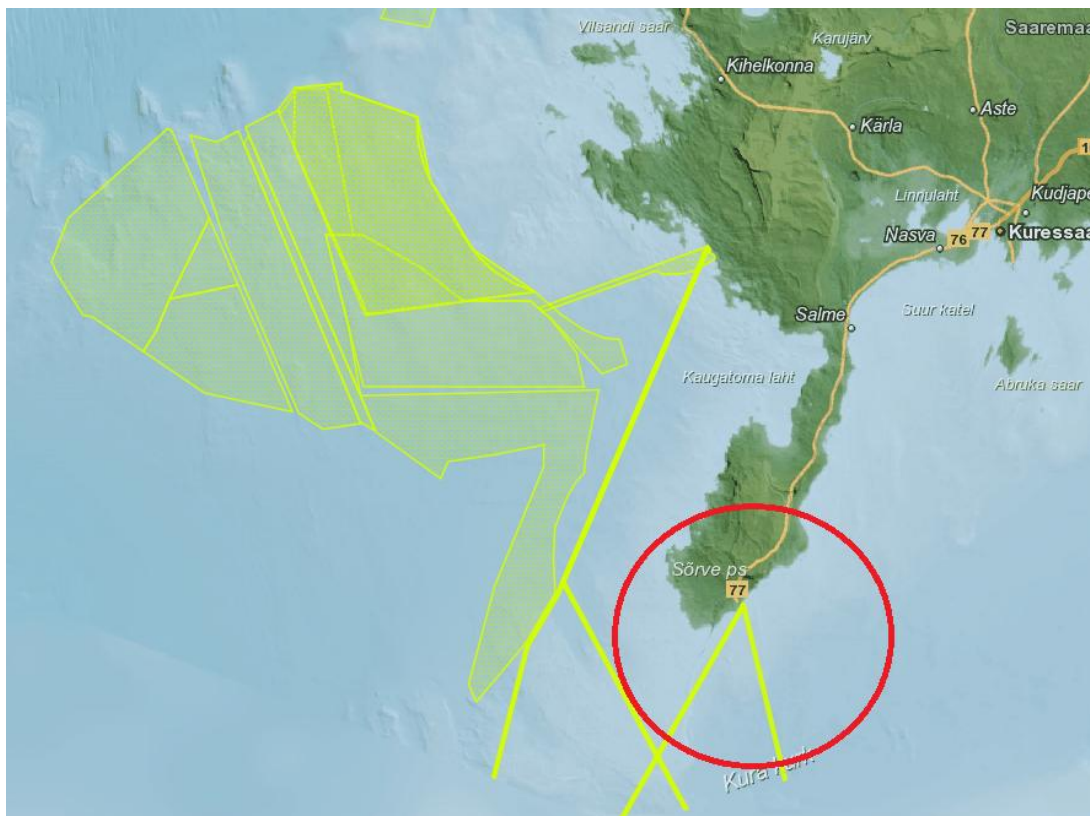
04.03.2025.a

## Arvamus ja vastuväited Eesti-Läti neljanda elektriühenduse riigi eriplaneeringuga seondult

Vabariigi Valitsus algatas 15.02.2024 korraldusega nr 39 Eesti-Läti neljanda elektriühenduse riigi eriplaneeringu (REP) ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH). Riigi eriplaneeringu koostamist ja KSH läbiviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM). Arvamuste ja seisukohtade esitamise tähtajaks on MKM määranud 04.03.2025. Allpool on leitavad vastuväited ja ettepanekud REP-i trassikoridori osas.

### 1. Ühe trassialternatiivina peab olema REP-is kajastatud ning KSH käigus hinnatud ka Sõrve sääre trassialternatiivi

TTJA menetluses on Eleringi AS-i hoonestusloa taotlus Eesti-Läti 4. ühenduse 330 kV merekaabli rajamiseks. Juhime MKM-i tähelepanu asjaolule, et hoonestusloa taotluse kohaselt on kavandatud Eesti-Läti 4. ühenduse merekaabli rajamiseks kokku neli alternatiivi, millest kaks on kavandatud Sõrve sääre tippu (vt allolevat joonist):



AS-i Elering projektijuht on 21.10.2024.a kinnitanud TTJA-le, et „*pärast kõiki kooskõlastusi otsustas Elering [] jätkata **kõigi nelja** alternatiiviga*“. Seega on praeguse REP-i menetlusega MKM otsustanud meelevaldselt ja vastuolus Eleringi AS-i hoonestusloa taotlusega vähendada merekaabli alternatiivide arvu nelja pealt kahe peale, sest Sõrve poolsaar on planeeringualast üldse välja jäetud. Seega ei ole ka merekaabli hoonestusloa menetluse raames mingit võimalust kaaluda neid kahte alternatiivi, mis on praegusel hetkel

kavandatud Sõrve säärede. Palume kavandada Eesti-Läti elektriühenduse alajaam Sõrve poolsaarele nii, et oleks võimalik merekaabli nn merre mineku koht Mõntu sadama piirkonnas. Märkime, et Sõrve poolsaarel on võimalik vältida lindudega kokkupuudet kasutades maakaabelliini.

## **2. REP-i raames tuleb hinnata trassikoridori rajamise kogumaksumust, arvestades seejuures ka merekaabli maksumusega**

Lisaks juhime tähelepanu, et planeeritud Mägi-Kurdla alajaamast oleks mööda olemasolevat teedevõrku kasutades maakaabelliini pikkus Sõrve sääre tippu ca 85km. Mägi-Kurdla alajaamast on praegusel hetkel alternatiivse trassikoridori pikkus Kotlandi alajaama ca 72km, millele lisandub veel ka ca 5km pikkune trass mereni. Selleks, et jõuda Kotlandi alajaamas lähistelt rannikult merekaabliga sama kaugele lõunasse kui Sõrve sääre, on vajalik ca 33km pikkuse merekaabli täiendav rajamine.

Vastuväidete esitaja juhib tähelepanu, et merekaabli rajamine on teadaolevalt kordi kallim kui kaabli rajamine maismaal ehk 33km merekaabli asemel on võimalik rajada vähemalt 100 km maismaakaablit. Seega on täiesti arusaamatu ja põhjendamatu, et praeguse REP-i raames on jäetud käsitlemata trassialternatiiv Sõrve sääre tipust algava maismaakaabli osas, kuna esineb suur tõenäosus, et just see trassialternatiiv on majanduslikult kogu Eesti-Läti 4. ühenduse tagatavust silmas pidades kõige soodsam (arvestades sealjuures merekaabli rajamise maksumust).

## **3. REP-i raames kavandatavate trassialternatiivide puhul (sh ka Sõrve poolsaare trassialternatiivi puhul) tuleb hinnata mitte kitsalt üksnes ehitusmaksumust, vaid kogu elueakulu ja millised on kitsenduste majanduslikud mõjud, võrreldes omavahel õhuliini kulu ning maakaabelliini kulu**

Trassialternatiivide võrdluse puhul on esiteks oluline, et planeeringuala oleks laiendatud ja ühe alternatiivina hinnatud ka Sõrve poolsaarele maismaakaabli rajamise võimalust. Seejärel on oluline, et alternatiivide võrdluses ei võeta arvesse mitte üksnes kitsalt kaabli ehitusmaksumust, vaid kogu elueakulu, sh ka hoolduskulu ning millised on trassiga kaasnevate kitsenduste majanduslikud mõjud olukorras, kus kavandatakse õhuliini ning olukorras, kus kavandatud oleks maismaakaabel. On oluline rõhutada, et avaliku teenuse puhul ei ole oluline investeeringukulu (ehitusmaksumus) vaid taristu terve elutsükli maksumus, mis hõlmab ka hilisemaid hooldus- ja muid kulusid.

Maakaablit kui ühte alternatiivset liinitüüpi hinnates tuleb arvestada, et maakaabliga on võimalik ehituskulusid madalana hoida minnes asustatud aladest mööda kasutades olemasolevat teedevõrgustikku (ehk kavandada maakaabelliin riigitee kõrvale), õhuliini korral tuleb aga raiuda suur hulk olemasolevat metsa. Kõike seda peab eriplaneeringu raames arvesse võtma ja hindama. Veelgi enam eriplaneeringu puhul on oluline ka müju Saaremaa elanikkonnale ja looduskeskkonnale, mis on oluliselt väiksem maakaabelliini puhul kui kõikide muude alternatiivsete lahenduste puhul, nagu nt ühukaabel, kasutada olemasolevat trassi või merekaabel.

## **4. Vastuolus planeerimispõhimõtetega on lahendus, kus jäetakse konkreetne trassikoridor planeerimata ning trassi asukohta kujutatakse ühe suure alana, mille raames võib trass ükskõik kus paikneda**

REP-i joonisel on Lätti suunduva kaablivõimalik asukoht kajastatud ca 6700 hektari suurusel alal konkretiseerimata trassikoridori täpset asukohta. Sedavõrd umbmäärasel viisil ei ole võimalik planeerimismenetluse põhimõtete järgi hinnata planeeringuga kavandatava

tegevuse mõju, sest ei ole teada, kuhu konkreetne trassikoridor on kavandatud. Antud juhul pole isegi teada, kas kavandatud on üks või mitu kaablit antud piirkonnas.

Praegusel kujul ei ole võimalik maaomanikel saada adekvaatset informatsiooni selle kohta, millistele maaomanikele tekib täiendavaid kitsendusi (ehk kellele kuuluvaid kinnistuid trass läbiks) ning samuti ei ole võimalik hinnata keskkonnamõisuid mõjusid, sh kumulatiivseid mõjusid, kui ei ole teada lõplik trassi asukoht.

Lisaks on oluline rõhutada, et ca 6700 hektari suurune ala, kuhu sisse võib trassi REP-i järgi valimatult planeerida, hõlmab Karala-Pilguse hoiuala, Riksu ranniku hoiuala ning Kotlandi hoiuala. Seega hõlmab ca 6700 hektari suurune ala suures osas ka looduskaitse all olevaid hoiualasid. Seda enam ei ole võimalik REP-i raames jätta kindlaks määramata trassi asukoht rannikul, sest sellisel viisil ei ole võimalik eriplaneeringu raames hinnata objektiivselt kõiki trassiga kaasnevaid mõjusid.

Koovi külaselts on seisukohal, et maismaakaabli kajastamine suure laia alana on vastuolus õigusriigi põhimõtetega ja toob kaasa olukorra, kus eriplaneeringu raames ei ole arvestatud ei tegelikke olusid ega kaasatud maaomanikke, sest maaomanikud ei tea, kuhu on kavandatud merest tulevate maismaakaablite paiknemine. Koovi külaselts esitab vastuväite nii merekaabli paiknemise kui karannikule kavandatud maismaakaablite kajastamise osas.

#### **5. Trassikoridori mõju hindamisel tuleb arvestada kumulatiivseid mõjusid meretuuleparkide ja neid teenindavate merekaablitega**

Kuigi MKM REP-i läbiviijana on läbivalt rõhutanud, et käesoleva REP ei ole seotud Saaremaa läänerrannikule kavandatud meretuuleparkidega, siis ei ole eriplaneeringu mõjuanalüüsi raames võimalik mööda vaadata faktist, et meretuulepargi hoonestusloa järgi on samale alale kavandatud ka meretuuleparki teenindavad kaablid. On oluline, et keskkonnamõju hindamisel tuleb arvestada kõiki mõjusid kumulatiivsetena ning olukorras, kus ei ole teada täpne tuulikute arv meretuulepargi aladel, peab lähtuma maksimaalsest tuulikute arvust. Vastasel juhul ei kajasta ei eriplaneeringu planeeringulahendus ega ka keskkonnamõju hindamine adekvaatselt kavandatava tegevusega kaasnevaid mõjusid. Märkime, et Koovi laht ja Riksu laht on arvestava mõjuga kalade kudemiskoht kogu Läänemere kontekstis ning Karala-Pilguse hoiualal elavate merelindude söögilaud on otseselt seotud kaladega, sh kalade kudemisvõimalustega Koovi lahes ja Riksu lahes.

Koovi külaselts on vastu sellele, et on kavandatud merekaabli rannikule tulekule asukohaks Koovi küla haldusterritoorium. Märkime, et ei ole normaalne, et supluskohtade vahetus läheduses paiknevad suured merekaablid. Lisaks on oluline, et Koovi küla on ajalooliselt olnud kalurite küla ja seega on kalapaatidega merelepääs, sh Otsetnina piirkonnast traditsiooniline tegevus.

#### **6. Alajaamade asukohad tuleb seostada perspektiivsete tootmisaladega**

REP raames on välja toodud, et alajaamade ümber on võimalik uute tootmisalade tekkimine. Jääb aga arusaamatuks, milliseid tootmisalasid on silmas peetud, sest ei Kotlandi ega ka Lõmala alajaama juurde ei ole üldplaneeringuga tootmisalasid ette nähtud. Seega palume siduda REP-i raames, milliseid tootmisalasid on silmas peetud.

#### **7. Saaremaa elektrivarustuskindluse tagamiseks piisab Veere või Mägi-Kurdla alajaama rajamisest ning puudub vajadus Kotlandi või Lõmala alajaama kavandamiseks**

110kV elektrikaabelliini ühendamine 330kV liiniga võib toimuda ka ühest alajaamast Saaremaal. Puudub vajadus kavandada mitut alajaama elektrivarustuskindluse tagamiseks. Kotlandi alajaama mõõtmed on kavandatud 900 meetrit x 300 meetrit, mis on ebamõistlikult suur (võrdluseks, siis Harku alajaama mõõtmed on ca 600x300m) ning mille tulemusena tuleks likvideerida väga suur osa rohevõrgustiku osaks olevat metsa. Nii Veere kui ka Mägi-Kurdla alajaama kõrvalt läheb mööda juba olemasolev 110kV kaabel, mistõttu oleks mõistlik ja otstarbekas kavandada ühendus kahe liini (110kV ja 330kV) vahel kas Veere või Mägi-Kurdla alajaamas ning loobuda Kotlandi või Lõmala alajaama kavandamisest.

Koovi külaselts on seisukohal, et Kotlandi alajaama paiknemine toob kaasa olulisel määral traditsiooniliste elatusallikate vähenemise piirkonna inimestele ning ei too kaasa positiivseid mõjusid ei loodus- ega elukeskkonnale.

#### **8. Trassikoridori laiusest tekkivate negatiivsete mõjude tõttu tuleb eelistada maakaablit**

On oluline, et praegusel juhul ei ole arvestatud, et õhuliiniga kaasneb keskkonnale oluliselt suurem kahju ning maaomanikele oluliselt suuremad kitsendused võrreldes maakaabliga. Näiteks 100km pikkuselt 240 meetri laiuse liinikoridori korral oleks liinikoridori alla jääv ala 2400 hektarit, samas maakaabli puhul oleks see 100 meetri pikkuse kaabli korral 25 meetrit ehk 250 hektarit. Seega on õhukaabliga kaasnevad mõjud enam kui 10 korda suuremad ning kuivõrd on maakaabelliini kohal lubatud tegevused, mis õhukaabli korral ei ole, siis on tegelik positiivne mõju maakaabli korral veelgi suurem. Samuti puudub maakaabelliini korral negatiivne mõju visuaalse reostuse läbi.

Maakaabli täiendavaks eeliseks on see, et seda saab olulises mahu optimeerida, kuna seda ei pea paigutama olemasolevasse liinikoridori. Maakaabelliin saaks paikneda suurte teede ääres, mis tagab võimaluse vältida tihedalt asustatud piirkondade läbimise ning vähendab maaomanikele tekkivate kitsenduste negatiivset mõju.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Tuulikki Laesson

Koovi Külaselts MTÜ