TRANSPORDIAMET

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

Teie 13.10.2026 nr 16-7/21-02502-253

Meie 13.11.2026 nr 7.2-4/26/9308-4

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

Austatud Liina Roosimägi

Palusite esitada oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukoha OÜ Utilitas Wind Saare-Liivi meretuulepargi täiendava ala keskkonnamõju hindamise aruande KMH aruande. Tutvusime KMH aruande ja selle lisaks oleva Saare-Liivi meretuulepargi täiendava ala meresõiduohutuse riskihindamise aruandega ning esitame allolevad märkused ja kommentaarid.

KMH aruanne

KMH aruande alapeatükis 6.1.4 „Leevendusmeetmed“ punktis 4 on öeldud, et lõpliku projektlahenduse koostamisel tuleb säilitada koridoris B piisava laiuse, sügavuse ja navigatsioonilise varuga laevaliikluse läbipääs. Sellele viitasime ka meie oma kirjas 22.04.2025 nr 7.2-4/25/4219-3, kus lisasime OÜ Utilitas Wind Saare-Liivi meretuulepargi KMH aruande kohta tehtud märkuste juurde skeemi Irbe väina ja Pärnu vahelise laevaliikluse jaoks vajaliku tee konkretiseerimiseks piirkonna meretuuleparkide vahel. Utilitas Wind OÜ selgitas oma 03.06.2025 vastuses, et ohutustsoonid kavandatavate Liivi lahe ja Saare-Liivi meretuuleparkide ümber on arvestatud vastavalt PIANCi juhistele, sh vajalik 1,5 meremiili laiune puhver, mille tulemusena moodustub koridor B. See tähendab, et käsitleti tuuleparke, puhvreid nende ümber ja ruumi mis nendest laevaliiklusele järele jääb, mitte küsimuseks olnud laevadele sobivalt sirget ning vajaliku laiuse ja puhvritega koridori ega selleks jääva ruumi piisavust. Praegu kõne all oleva täiendava ala meresõiduohutuse riskihindamise aruandes ei ole samuti koridori B vajalikku laiust ja paigutust käsitletud. Nõustume variandiga, et koridori B vajalikud mõõtmed täpsustatakse lõpliku projektlahenduse koostamisel. Juhime tähelepanu, et selle käigus võib osutuda vajalikuks koridori äärtest tuulikute püstitamiseks lubatavat ala teatud määral vähendada.

Leevendusmeetmete punktis 7 (ja meresõiduohutuse riskihindamise aruande lisas B ohu C15) on selgitatud, et oluline osa riskide vähendamisel on inimfaktoriga seotud meetmetel ning täpsustatud, et laevapere töö- ja puhkeaja nõuete täitmise tõhusam kontroll aitab vähendada väsimusest tingitud inimlikke eksimusi ning toetab ohutut vahikorraldust. Seda meedet on ka

varasemates uuringutes soovitatud, kuid jätkuvalt on ebaselge, kelle töö- ja puhkeaja kontrollimisest on jutt ja kes seda tegema peab. Palume seda selgitada.

Meresõiduohutuse riskihindamise aruanne

Palume selgitada, kust tuleneb läbipääsu laius 465 m Saare-Liivi meretuulepargi põhiala ja täiendava ala vahel, mis ei ole ohutuks navigeerimiseks piisav, ning miks seda ebapiisavuse korral ei saa suurendada.

Palume täpsustada, kuidas aitab riski leevendada ohtude C5 ja O3 juures toodud meede „tuleb valida, kas laev jääb ankru otsas triivima ja vigastab kaableid või laseb ankrud lahti ja triivib tuuleparki“ ning kes selle valiku tegema peab.

Selle vastu, kui jäämurdja ei saa liikuda kitsendatud laevaliikluse koridoril B rüsijää tõttu, on esitatud leevendusmeetmena jäämurdja valmisolek ja vajaduspõhine eskort. Palume täpsustada, kuidas pakutud meetmed aitavad selle vastu, kui jäämurdja ei saa tavapärasel teel liikuda. Samuti palume täpsustada, kas jäämurdja valmisolek tähendab seismist tuulepargi piirkonnas või senist või senisest suuremat valmisolekut Pärnu sadamas.

Riskiohjemeetmena on esitatud, et tuulikute paigutuse kavandamisel tuleb arvestada jäämurdeks vajaliku manööverdamisruumi ja võimalikult selgete läbipääsusuundadega. Juhime tähelepanu, et, kui jäämurdetöödeks vajalikku manööverdusruumi määramine jääb tuulikude paigutuse kavandamise etappi, tuleb arvestada võimalusega, et tuulikutele jäävat pinda jääb vähemaks, selles etapis.

Peatükis 12 „Mõju tuvastamine“ kasutatakse korduvalt väljendit „Realiseeruv stsenaarium võib olla…“. Sõnastusest ei selgu, kas tegemist on mingil (millisel?) põhjusel valitud näitega või ainukese realiseeruda võiva stsenaariumiga. Väljendile järgnevatest tabelistet paistab, et stsenaariume võib olla teisigi. Palume selgitada, miks on just need stsenaariumid realiseeruda võivatena välja toodud.

Tabelites 18-23 on tõenäosuse ja tagajärgede ning riski taseme väärtused, mis omavahel ei klapi, kui tõenäosuse ja tagajärgede väärtused omavahel korrutada. Nt on mõnel juhul 2 ja 4 tulemuseks 8, mõnel juhul 7. See, et tegemist on korrutamistehtega, on küll ainult arvude põhjal tehtud oletus, kuna seda otseselt aruandes öeldud ei ole. Palume selgitada lahenduskäiku ja selle võimalikku mitte kokku sobimist tulemustega.

Peatükis 16 Kokkuvõte on öeldud, et tasuvusanalüüs kinnitas riskiohjemeetmete kulutõhusust, samas enamuse puhul tabelis 27 loetletud meetmetest kulutõhusust ei olnud või ei saanud see tõendatud. Palume täpsustada.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kert Süsmalainen
juhataja
laevateede ja sadamate osakond

Pärtel Keskküla
5243837, Partel.Keskkyla@transpordiamet.ee