



TRANSPORDIAMET

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

Teie 19.12.2024 nr 16-7/19-3404-114
Meie 20.01.2025 nr 7.2-4/25/21656-2

Liivi lahe meretuulepargi hoonestusloa keskkonnamõju hindamise aruanne

Austatud Liina Roosimägi

Küsisite Transpordiametilt avalikustamise eelselt kooskõlastust Liivi lahe meretuulepargi hoonestusloa keskkonnamõju hindamise aruandele. Tutvusime aruandega ja esitame järgmised kommentaarid, märkused ja ettepanekud.

KMH aruande punkti 7.2.3 kohaselt jääb meretuulepargi ohutustsooni ja 10 m isobaadi vahele (laevaliikluse koridor A) laevaliikluse jaoks ohutuks navigeerimiseks piisav 920 m laiune koridor. Uurinud navigatsioonikaarti ja selles kohas liikuvate laevade sõidujooni leiame, et nii lai koridor 10 m samasügavusjoone ja tuulepargi ohutustsooni vahele mõistlikult sirge kursiga ära ei mahu. Arvestades Pärnu sadama sügavusega võib kompromissina kõne alla tulla laevaliikluse suunamine üle madalama ala serva, kuid teatud määral tuleb vähendada sellest küljest ka tuulepargi ala, nagu näidatud käesoleva kirja lisa esitatud joonisel jämeda kollase joonega 1,5 meremiili kaugusel siniste joontega koridorina näidatud laevatee koridorist.

KMH aruandes punktis 7.2.7 on meresõiduohutusele kaasnevaid riske leevendavate meetmetena eraldi välja toodud ainult meretuulepargi ja selle rajatiste tähistamine. Muude leevendavate meetmete osas viidatakse KMH aruande lisaks 2.18 oleva meresõiduohutuse riskianalüüsi lisale C, kus toodud meetmed olevat soovituslikud ning neid tuleb kohandada koostöös Transpordiametiga. Meresõiduohutuse riskianalüüsist ei ilmne, et meetmed oleksid soovituslikud.

Analüüsi koostamisel ei arutatud laevaliiklusteeninduse (VTSi) ja ettekannete süsteemi loomist Transpordiametiga ning nende vajalikkust ei ole aruandes selgitatud nii põhjalikult, et saaksime otsustada VTSi vajalikkuse üle. Juhime tähelepanu, et laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise korra kehtestab valdkonna eest vastutav minister. Leiame, et VTSi loomist tuleb täiendavalt analüüsida ja kaaluda teisi laevaliikluse korraldamise lahenduse variante ning rakendada piirkonnas optimaalsem lahendus. Samuti paistavad mõned pakutud meetmed üksteist dubleerivat – VTS-ala loomine ning laevade automaatse tuvastamise süsteemiga (AIS) ja radariga liiklust jälgiv valvelaev.

Meresõiduohutuse riskianalüüsi lisas C on leevendavate meetmete hulgas mõned, mille puhul vajaks selgitamist, kuidas ja kelle poolt neid on mõeldud rakendada:

- 1) Milliseid ülesandeid täidavad nii kõigi tuulepargi eluetappide jooksul koos kasutatavad radari ja AISiga liiklust jälgiv valvelaev ja mobiilne valvekaater ning kelle poolt on mõeldud nende kasutamise korraldamine?
- 2) „Töö ja puhkeaja tihedam kontrollimine. Puhanud meeskond teeb vähem vigu.“ - Kes hakkab kontrollima ning kelle töö- ja puhkeajaga?

KMH aruande punktis 7.2.5.3 on öeldud, et konsultatsioonide tulemusel Transpordiametiga lepiti kokku, et rasketes jääoludes laevaliiklusele ja jäämurdetegevusele meretuulepargist tulenevate riskide leevendamise või lahendamise variante (täiendav jäämurdja, tuulepargi piiramine, kanal läbi tuulepargi, sõitmine ümber tuulepargi, Pärnu sadamasse laevaliikluse peatamine) kajastatakse KMH aruandes ning Transpordiamet esitab ametliku seisukoha KMH aruande avalikustamise menetluse raames, kui on saanud tutvumiseks KMH aruande tervikuna. Teatame, et Transpordiamet esitas konsultatsioonide käigus seisukoha, mis on jäänud samaks, et ilma konkreetsete analüüsitulemuste vm põhjendusteta ei ole meil võimalik ühegi variandi kasuks otsustada. KMH aruandes ei ole sellise otsuse tegemiseks piisavalt andmeid. Samuti saab Transpordiamet seisukoha ainult veeliikluse ohutuse seisukohast. Paljud aspektid kõnealuste alternatiivide puhul ei puuduta aga veeliikluse ohutust, vaid majanduslikku tasuvust, regionaalpoliitikat jms, mille üle otsustamine ei ole ka Transpordiameti pädevuses. Juhime tähelepanu ka asjaolule, et ka riigile kuuluva jäämurdja suunamine läbi naaberriigi vete on aspekt, millele võib olla vaja eraldi tähelepanu pöörata.

KMH aruande punktis 7.1.3 on välja toodud, et visuaallendudele võib meretuulepark avaldada mõõdukat kuni olulist negatiivset mõju ning öeldud, et olulise negatiivse mõju vähendamiseks on väljapakutud leevendusmeetmed peatükis 8.3 (ja Lisas 2.17 Mõjud lennundusele). Samuti on punktis 8.5 välja toodud, et Liivi lahe ja Saare-Liivi tuuleparkide rajamine võib tugevalt piirata visuaallendude teostamist, kuna takistustest pole ilmastikust tulenevalt või elektrituuliku keerisjälje tõttu võimalik ohutult mööduda. Mõju on hinnatud mõõdukas kuni oluliseks. Samuti viidatakse selles punktis, et mõju vähendamiseks on väljapakutud soovituslikud leevendusmeetmed peatükis 8.3. Peatükk 8.3 sisaldab aga leevendusmeetmeid ainult SAR lendude olulise negatiivse mõju vähendamiseks, visuaallendudele avaldatava mõju leevendavaid meetmeid pole seal toodud. Palume peatükis 8.3 välja tuua ka visuaallendu puudutavad leevendavad meetmed.

Samuti ei ole peatükis 8.3 nimetatud ega ka viidatud muudele laevaliikluse ja meresõiduohutuse riskide leevendusmeetmetele peale mererajatiste märgistamise. Palume täiendada peatükki vähemalt viitega teistele meetmetele.

Transpordiamet kooskõlastab Liivi lahe meretuulepargi hoonestusloa keskkonnamõju hindamise aruande tingimisel, et ülaltoodud märkused saavad lahendatud KMH aruande avalikustamiseks.

Lugupidamisega

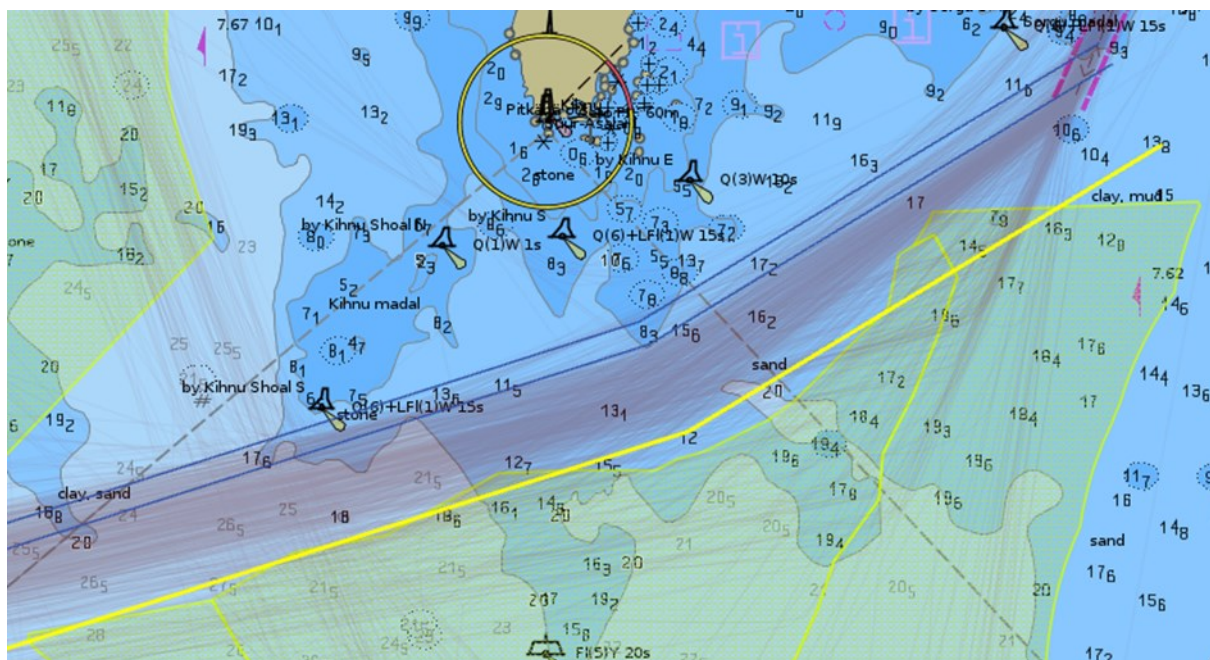
(allkirjastatud digitaalselt)

Kert Süsmalainen

juhataja

laevateede ja sadamate osakond

Lisa: laevatee koridor (sinised jooned) ja selle 1,5 meremiili laiuse puhvri piir (kollane jäme joon)



Pärtel Keskküla
5243837, Partel.Keskkyla@transpordiamet.ee