



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

ASUTUSE SISISEKS KASUTAMISEKS

Märge tehtud: 05.07.2022

Kehtib kuni: 05.07.2027

Alus: AvTS § 35 lg 1 p 17

Teabevaldaja: Politsei- ja Piirivalveamet

Nele Väits
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 24.05.2022 nr 16-7/21-02502-041

Meie 07.07.2022 nr 2.1-3/17504-3

Politsei- ja Piirivalveameti seisukoht Saare-Liivi meretuulepargi KMH programmi kohta

Politsei- ja Piirivalveamet (edaspidi PPA) teeb ettepaneku esitatud kujul KMH programmi mitte kinnitada enne, kui seda on käeolevas kirjas välja toodud olulistest punktides ja ekspertrühma koosseisus läbi viidavate tööde osas täiendatud.

Meie hinnangul ei ole mitmes võtmeküsimuses KMH programmis piisavat selgust selleks, et olla võimalik olla veendunud, et selle alusel valmivas KMH aruandes oleks olemas piisava detailsusega ammendavad vastused loaandjale otsustamiseks ning teistele riigiasutustele, sh mereturvalisuse eest vastutavale PPA-le oma tööülesannete täitmise ja planeerimise tagamiseks.

Järgnevalt toome välja, millised on olulisemad puudujäägid ja täiendamist vajavad aspektid KMH programmis:

1. KMH arendusala ja alternatiivide kirjelduse ebapiisavus

KMH programmis mainitakse, et KMH programmi koostamise hetkeks ja programmi koostamise ajal selgunud keskkonnapiirangutest tulenevalt võetakse KMH raames vaatluse alla reaalsetest (põhi)alternatiividest põhialternatiiv 1, milleks on kuni 160 elektrituulikuga meretuulepargi ala. Samas ei anta KMH programmiga tutvujale vähimatki infot, millistel täpsematel kaalutlustel see alternatiiv 1 kasutusele võeti, kas sellel võiks olla omakorda ka ühisosa või konfliktkohad, muuhulgas mereseire-, -turvalisuse ja -reostuse vaatepunktist. Lisaks eelnevale, peale 160 tuulegeneraatori selle ja teiste alternatiivide sisu ega nende paiknemise ligikaudsete piirkondade ja asukohtade kohta vastavalt lisatud kaartidele rohkem infot ei leidu.

Välja on ka toomata, mis on ülejäänud alternatiivid ja kuidas need omavahel või hindamise tulemustest sõltuvalt valitakse ja realiseeritakse. See raskendab põhimõtteliselt nii otsustaja, teiste riigiasutuste kui avalikkuse, ja eriti mõjude hindamisse kaasatud ekspertide tööd. On arusaadav, et uuringute tulemused võivad palju lõplikku konfiguratsiooni mõjutada, ent ei saa pidada vastuvõetavaks, kui KMH programmis ei sisaldu detailseid kavandeid tuuleparkide asukohtade ega nende dimensioonide kohta. Sellisel kujul KMH programmi esitamine ja uuringute kavandamine ei lisa kindlust, et KMH uuringute tegijad ning mõjude hindajad saavad oma töid ja vastavaid järeldusi kvaliteetselt teha, kuna puudub selge mõjuhindamise objekt.

Palume KMH programmi enne mitte heaks kiita, kui vastavad peamised alternatiivid on välja

toodud nii asukohtade kui ka tuulikute mõõtmete osas. Palume samuti mõjuhindamisel kasutada täna või lähimas perspektiivis tootmises olevaid tuulikute mudeleid ja nende tehnilised parameetrid fikseerida mõjude hindamise käigus ning loamenetluse tulemusena, sest vältida tuleb nt. Aidus juhtunud olukorda, kus algse nõusolekuga võrreldes oluliselt kõrgemad ja teiste tööparameetritega tuulegeneraatorid ohustasid riigikaitseliste seiresüsteemide tööd.

Piiriülese KMH programmi juures on naaberriikide asutused ja organisatsioonid juhtinud tähelepanu ja tundnud muret piiriülese, sh eriti kuhjuva mõju osas. Meie seisukohalt ei ole piisav KMH programmi koostaja vastus, et kumulatiivsete mõjude hindamine on standardne KMH osa. Pigem võib standardsus kaasa tuua hindamise formaalse teostamise. Tegelikult on nii ulatusliku ja mitmekesise inimtegevuse mõju suure (mere)ala ja laialt ning piirideta esinevate keskkonnaväärtuste ja liikide (linnud, hülged, nahkhiired) puhul kvaliteetselt hinnata üks suurima väljakutsega KMH ülesandeid. Selles valdkonnas tehakse alles esimesi tagasihooldlikke edusamme. KMH programmis peaks soovitatavalt kas iga valdkonna või kogu terviku osas olema piisava detailsusega kirjas, millised on vastavad teaduslik- tehnilised alused ja meetodikad, kuidas neid kuhjuvaid ja kombineeruvaid mõjusid hinnatakse ja nii praeguses kui tulevastes loamenetlustes arvestatakse. Praegusest KMH programmis ja piiriülese mõju vastustest sellist kindlust ei teki ja võib juhtuda, et seda võtmeteemat ei käsitleta vajaliku hoolsusega.

2. Merereostuse riskide hindamise ja seire ning reageerimiseks valmisoleku teemavaldkonna ebapiisav käsitus

Tabel 5.2 mõjude ja nende hindamise viiside kirjeldus

Punkt 1.2 Mõju merevee kvaliteedile, sh heljumi levikule: kuigi on nimetatud võimalikke merereostuse tekkimise võimalusi tuulepargi rajamisel, kasutamisel või selle ümbruses toimuva laevaliikluse või traalkalapüügi seotud õnnetuste ja kokkupõrgete vaates, ei ole KMH programmis ette nähtud ei vastavaid riskide hindamise ja maandamise ekspertsoovituste uuringuid ega merereostuse olukorra seiret. Õlireostus levib eelkõige merepinnal kiiresti ja selle jääkide tuvastamine veesambast pole seetõttu efektiivne uuringu- ning seiremeede.

Arvestades merereostuse suurt võimalikku mõju ümbritsevale merealale ja selle piiramise ning likvideerimise komplitseeritust ja Eesti ning Läti väga piiratud riiklike reostustõrje võimekusi nimetatud merepiirkonnas, on oluline see teema KMH programmis eraldi tegevusena välja tuua, leida seda teemat sisuliselt ja vajaliku detailsusega hinnata suutvad eksperdid KMH töörühma koosseisu ning kasutada vastavaks riskide hindamise ja võimalike soovituste ning leevendavate meetmete või piirangute väljatöötamiseks rahvusvaheliselt selles valdkonnas tunnustatud hindamismetoodikaid ja eksperte. Õliriskide mitte hindamine tabelis toodud selgitusega, mille kohaselt tuleb jälgida õlireostuse tekke vältimiseks ehitustööde ja hooldustööde käigus järgida ohutusreegleid, ei ole PPA seisukohalt vastuvõetav asjaolu tõttu, et rasketes mereoludes võib esineda merereostust põhjustavaid õnnetusi ka kõigist nõuetest kinnipidamise korral. Näiteks ranged merereostuse vältimise meetmed kehtivad MARPOL konventsiooniga eelkõige naftatankeritele, mitte muudele laevadele. Hinnata tuleb kõiki võimalikke riske. Põhjenduseks on ka see, et tuulepargi ümbruses on tiheda traalkalapüügi ja laevateede piirkonnad.

Ka Läti Vabariigi kaitseministeerium on KMH programmi piiriülese kooskõlastamise käigus tõstatanud õli- ja kemikaalireostuse ja sellega seonduva lekke likvideerimisele reageerimise võimekuse teema Lätis. PPA leiab, et ka siin ei piisa KMH programmi puhul üksnes tuulepargi käitaja ohutusmeetmete mainimisest, vaid lisaks muule tuleb ka merereostuse ja selle

likvideerimise võimekuste seisukohalt läbi viia riskihindamine, sh hinnata tuulepargi arendusala ja laevateede kattuvuse sobivust, eriti arvestades ka piirkonnas sageli esinevaid raskeid jääolusid.

Merereostuse riskide osas tuleb kindlasti mitte piirduda ainult käesoleva tuulepargi mõjude analüüsiga, vaid käsitleda kumuleeruvat riski suure arvu tuuleparkide (Sh. Utilitas Wind teised pargid Saare-Liivi 1-4) rajamisel osaliselt kattuvuses ja puutumuses laevateede ning traalpüügi aladega.

Täiendavalt toome välja, et KMH programmis vajab väljatoomist ja hindamist ka merereostuse avaldumise riski mõju selle suhtes kõige tundlikumale elustikule – merelinnustikule, mille jaoks on tegemist olulise alaga. Vaja on hinnata vastavaid riske nii tuulepargi kui elektrivõrgu ühenduskaabli rajamise, kasutamise ja likvideerimise kontekstis. Leiame, et arendusala mõjutsoonis olevate Natura linnualade osas on vajalik asjakohase Natura hindamise ühe teemana hinnata ka vastavaid merereostuse mõjuriske vastavatele kaitseväärtustele.

3. Ajalooliste laevavrakkide uuringuülesande täiendus

Tabelis 2.1 Mõju muinsuskaitsealustele objektidele, sh vrakid on välja toodud, et arendusala l teadaolevate vrakkide osas viiakse läbi allveearheoloogilised uuringud nende muinsuskaitse lise väärtuse väljaselgitamiseks. Kuivõrd nii teada olevatele kui võimalike uuringutega täiendavalt leitavatel laevavrakkidel jt merepõhja sattunud transpordivahenditel võib leiduda kas kütusena või lasti osana naftasaadusi, siis on vajalik arheoloogilistel sukeldumistel koguda andmeid ja aruandes lisada ka ohuhinnang vraki pardalt võimaliku naftasaaduste lekke tekkimise ning vajadusel selle riski maandamise seisukohalt. Intensiivne laevade liikumine ja ehitustegevus võivad kütuselekete tekkele kas kaasa aidata või neid kiirendada.

Seetõttu on PPA seisukohal, et vastav reostusohu uurimine ja riski hindamine tuleb vrakkide allveeuuringu teemadele lisada ning reostusohu hindamisel saab aluseks võtta vastavaid Muinsuskaitseameti ja Keskkonnaministeeriumi varasemaid ajalooliste laevavrakkide keskkonnohtlikkuse uuringuid.

Samuti on PPA seisukohal, et rajatavad tuulikud ei tohi mõjutada senist riiklikku mereseirelahendust. Tuulepargi mõju täpne ulatus ja kompensatsioonimeetmed tuleb välja selgitada vastava teadusuuringuga, mis on seiretehnika teenuse esmane nõue. Teadusuuringust peab selguma, kas ja kuidas on vaja kompenseerida mõju seiresüsteemidele.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Sinimeri
politseikolone l
administratsioon, logistikabüroo
büroo juht

Andres Käosoo, 6191184, andres.kaosoo@politsei.ee