

Hinnang Ranna tee 1 ehitatava sadama rajamise kohta

Toetun esitatavas ekspertarvamuses järgmistele materjalidele:

¹Pirita rannavööndi keskkonnauuringud ja rannakaitse rajatiste projekteerimise lähteülesanne, 2005, TTÜ Küberneetika Instituut, vastutav täitja Tarmo Soomere

²Mereuuringute läbiviimine kooskõlas Ranna tee 1 DP keskkonnamõju strateegilise hindamise sisu ja menetlusega, 2016, TTÜ Meresüsteemide Instituut, vastutav täitja Ants Erm

³Rannikumere Seire 2018, avaldatud 2019, TÜ Eesti Mereinstituut, vastutav täitja Georg Martin

Tallinna lahes on seireandmete põhjal vee kvaliteedi klass „kesine“³. Vastavalt EL Merestrategie Raamdirektiivile peavad kõik liikmesriigid saavutama või säilitama hea keskkonnaseisundi aastaks 2020. **Planeeritav sadam ei aita kuidagi kaasa veekvaliteedi tõstmisele ning hea keskkonnaseisundi saavutamisele.**

Toetudes eelnevatele avaldatud uuringutele, mis kinnitavad, et **sadamaehituse tagajärjel muutub oluliselt põhjasete liikumise dünaamika^{1,2}, võib eeldada, et see avaldab mõju ka bentosekooslustele. Pehme setete liikumine võib mõjutada oluliselt Tallinna lahes domineerivat settelise eluviisiga karbiliike söödavat rannakarpi (*Mytilus trossulus*) ning balti lamekarpi (*Macoma balthica*). Esimene on väga oluline merevee puhastaja ning teine oluline toit rannikulähedastele kalaliikidele.**

Mõjutatud võib saada ka rannakalurite saak.

Kuna ehitusalune mereala ja selle ümbrus on väga dünaamiline, põhjasete liigub tormide mõjul ühelt alalt teisele^{1,2}, siis **on ette näha, et süvendustöid tuleb hakata sadamasse sissesõidu tagamiseks läbi viima regulaarselt, 3-8 aasta tagant. Iga selline tegevus häirib, lisaks ehitusaegsetele mõjudele, mereelustikku. Kuna plaanitav jahisadam ja lainemurdja paikneb murdlainete vööndis, siis ebasobivate ilmastikutingimuste korral võib süvendamise vajadus olla veel sagedasem.**

Rannikule hakatakse kandma suuremat kogust orgaanilist ja lagunema hakkavat vetikamassi. Vetikate kogunemine rannikule on piirkonna elanike ja puhkajate jaoks juba praegu suveperioodil suureks probleemiks ning seda ei ole suudetud Pirita LOV poolt lahendada.

Sadama ehitised ning lainemurdja hakkavad mõjutama rannikut ning suure tõenäosusega ka Pirita randa, kus tekib setete defitsiit ehk puhkajale mugav liivarand kaob. Liivadefitsiidi probleemile Pirita rannas on varasemalt tähelepanu pööratud seoses Merivälja muuli ehitamisega¹. Populaarse puhkeala kvaliteet selle tagajärjel langeb. Isegi kui need muutused on inimese poolt taastatavad, siis sadamaomanik seda kohustust ilmselt täitma ei hakka.

Lisaks eelkirjutatule soovin tähelepanu pöörata, et puudub korrektne keskkonnamõju hinnang. Uuringud on tehtud setete koostise, s.h. ohtlike ainete osas, lainetus, tuul, hoovused, kuid puuduvad elusloodusele antud hinnangud. Vajalik on info sadamaala ja selle ümbruse põhjaelustiku, eriti loomastiku kohta. Eelnevalt oli juba märgitud negatiivne võimalik mõju vett puhastavale söödavale rannakarbile. Kui ehituse tagajärjel nende elupaik saab kahjustatud, siis tuleb arendajale seada ülesandeks see taastada, nt. tehisriffide loomisega.

Helen Orav-Kotta

Merebioloogia vanemteadur

Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut

meresüsteemide osakond

Kontakt: helen.orav@sea.ee, tel: 5127173