

KORRALDUS

.....11.2016 nr 1-3/16/.....

Pakrineeme Sadama OÜ vee erikasutusloa andmine

I. ASJAOLUD

Pakrineeme Sadama OÜ (registrikood 11162912, edaspidi *taotleja*) esitas 10.01.2013 kirjaga Keskkonnaametile vee erikasutusloa taotluse (edaspidi ka *taotlus*). Taotlus saabus ja registreeriti Keskkonnaametis 10.01.2013 nr 7-6/13/996. Vee erikasutusluba taotletakse LNG (li...) terminali jaoks uue sadamakai ehitamiseks. Taotluse kohaselt kaasneb sadamakai rajamisega veekogu põhja tahkete ainete uputamine esialgse hinnangu kohaselt mahus kuni 6500 m³ ja vajadusel muuli rajamine, mille käigus on vaja täiendavalt uputada veekogu põhja tahkeid aineid mahus ca 1000 m³. Sadamakai on kavandatud 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluste teenindamiseks. Taotleja kavandab sadama rajada Lahepere lahte Harjumaale Paldiski linna Pakrineeme maaüksusele (katastritunnus 58001:003:0271) ning selle naabruses olevatele maaüksustele.

Kuna keskkonnamõju hindamise käigus ilmnedid uued asjaolud, esitas taotleja 31.08.2015 kirjaga andmed vee erikasutusloa taotluse täiendamiseks. Nimelt on kai ühendussilla maismaa poolses otsas vajalik rajada ajutine (ehitusaegne) tamm mahus kuni 25 000 m³ (ca 300 meetri pikkune ja pealt ca 12-15 meetri laiune kuni sügavuseni 4 meetrit ning seejärel ca 100 meetri pikkune ja ca 25 meetri laiune), mille pealt toimub ühendussilla rajamine maismaatehnikaga. Kaist põhjapool toimub mere süvendamine laevadele vajaliku sügavuse tagamiseks. Süvendustööde maht on kuni 510 000 m³. Süvendatav pinnas on liiv (kruusliiv). Kui süvendatavat liiva ei ole võimalik kasutada või selle järele puudub ehitusobjektidel reaalne nõudlus, siis toimub süvendatud liiva kaadamine mahus kuni 510 000 m³.

Veeseaduse § 8 lg 2 punkti 6 kohaselt on vee erikasutusluba vajalik, kui toimub veekogu, mille veepeegli pindala on üks hektar või suurem, süvendamine või sellise veekogu põhja pinnase paigaldamine ja punkti 7 kohaselt, kui uputatakse tahkeid aineid veekogusse. Keskkonnaamet hindas vastavalt keskkonnaministri 26.03.2002 määrusele nr 18 "Vee erikasutusloa ja ajutise vee erikasutusloa andmise, muutmise ja kehtetuks tunnistamise kord, loa taotlemiseks vajalike materjalide loetelu ja loa vormid"(edaspidi *määrus nr 18*) esitatud andmeid ning need vastavad nimetatud määru esitatud nõuetele.

II. KAALUTLUSED VEE ERIKASUTUSLOA ANDMISEL

Vastavalt haldusmenetluse seaduse (edaspidi *HMS*) § 56 lõikele 3 tuleb kaalutlusõiguse alusel antud haldusakti põhjenduses märkida kaalutlused, millest haldusorgan on haldusakti andmisel lähtunud. Keskkonnaamet teeb vee erikasutusloa andmise otsuse lähtudes taotluses esitatud informatsioonist, „Pakrineeme Sadama OÜ Paldiski LNG terminali kai rajamise vee erikasutusloa keskkonnamõju hindamise aruanne“ (OÜ Hendrikson & Ko, Tartu 2016, Töö nr 1771/12) ning vee kasutamist ja kaitset sätestavatest õigusaktidest.

2.1 Taotluse avalikustamine ja seisukohtade ärakuulamine

Veeseaduse § 9¹ lg 1 kohaselt avaldab vee erikasutusloa andja vee erikasutusloa taotluse saamisest alates 21 päeva jooksul pärast vee erikasutusloa taotluse menetlusse võtmist sellekohase teate ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded. Teade vee erikasutusloa taotlemise kohta avalikustati 24.01.2013, st tähtaegselt ning ettepanekuid ja vastuväiteid vee erikasutusloa taotluse avalikustamise käigus ei laekunud.

2.2 Keskkonnamõju hindamisest

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (*KeHJS*) § 6 lõige 1 punktile 16 on sadama või maismaaga ühendatud kai püstitamine, kui see teenindab 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluseid olulise keskkonnamõjuga tegevus, mistõttu vee erikasutusloa saamiseks algatas Keskkonnaamet 23.01.2013 kirjaga nr 7-6/13/996-2 *KeHJS* § 3, § 6 lõige 1 punkti 16, § 11 lõigete 2 ja 3 alusel kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise (edaspidi *KMH*).

KMH käigus oli vajalik teha järgmised uuringud: tahkete ainete uputamise kaasevade heljumi transpordi hinnang; tegevuse mõju põhjaelustikule, kalastikule, hoovuste liikumisele ning rannaprotsessidele; tegevuse mõju kaitstavatele loodusobjektidele, sh *Natura 2000* võrgustiku aladele; tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus; võimaliku keskkonnamõju vältimise ja minimeerimise meetmete analüüs; parima võimaliku tehnika väljaselgitamine; projekti teostamise alternatiivide ja 0-variandi võrdlev analüüs; kordustööde vajaduse hinnang; vajadusel seireprogrammi väljatöötamine. Täiendavate keskkonnauuringute vajadus selgub *KMH* käigus – eksperidirühmal tuleb *KMH* käigus selgitada olemasolevate andmete piisavust *KMH*-ks ning puudujääkide korral täiendava teabe hankimise allikad ja viisi.

KMH protsessis ja sellega samaaegselt teostatud täiendavate uuringute (sh detailne ehitusgeoloogia) ja projekteerimise (sh ehitusprojekt ja navigatsiooniprojekt) käigus selgunud asjaolude tõttu on tehtud korrekture nii vee erikasutusloa taotluses kui ka läbiviidavates uuringutes. Oluliseks muutuseks võrreldes Paldiski LNG terminali teemaplaneeringus ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes käsitletud lahendusega, samuti vee erikasutusloa esmases taotluses esitatuga on sadamaala süvendamine. Süvendamise vältimatu vajadus ilmnes 2013-2014 teostatud täpsete ehitusgeoloogiliste uuringute (mis olid vajalikud projekteerimiseks) tulemusel. Nimelt selgus uuringutega, et sinisavi lasub teatud kaugusel kaldajoonest sügavamal, kui seda sai eeldada varasemate uuringute põhjal. Sinisavi katavad muud savikihid ja liiv. Ehitustehniliselt peavad vaiad ja muud toetuselemendid piisava tugevuse ja ohutuse saavutamiseks ulatuma sinisavisse (st mitte ainult liivakihti ja teistesse pehmematesse kihtidesse), mis aga ei ole alates vee sügavusest ca 10 meetrit (kus sinisavi asub sügavusel rohkem kui -20 meetrit) enam ehituslikult teostatav. Süvendustööde maht on kuni ca 510 000 m³. Süvendatav pinnas on liiv (kruusliiv).

Kai ühendussilla maismaa poolses otsas on vajalik rajada ajutine (ehitusaegne) tamm, mille pealt toimub ühendussilla rajamine maismaa tehnikaga, sest nii madalas meres pole veel võimalik kasutada veekogus kasutatavat tehnoloogiat. Lisaks maismaatehnikaga ehitamise võimaldamiseks on ajutine tamm vajalik ehitusel kasutatavate ujuvvahendite (pontoon, kraana, pargased jms) varjevõimaluste loomiseks kohapeal, sest sellised ujuvvahendid on aeglaselt transporditavad ja nende tormivarju vedamine näiteks Paldiski sadamatesse ei ole realistlik.

Lisaks on vaja rajada ajutine ehitusaegne tamm. Tamm rajatakse kivirahnudest, eeldatavasti paekivi rahnudest/kividest, nn pioneertehnoloogia meetodiga (st tammi ehitatakse ehitatava tammi pealt maismaalt mere suunas liikudes). Arvestades tammi eeldatavaid mõõtmeid ja mere sügavust on selle veealune maht ca 25 000 m³. Ajutine tamm lammutatakse/eemaldatakse/demonteeritakse

pärast ehitustegevuse lõppu. See toimub eeldatavasti sarnaselt ehitamisega (st pioneertööde meetodil), kuid vastupidises suunas, st alustatakse tammil sügavamast otsast ja liigutakse maismaa suunal. Ajutine tamm lammutatakse/eemaldatakse/demonteeritakse hiljemalt 3 aasta jooksul pärast kai valmimist.

Keskkonnaministeerium on KeHJS § 10 lõige 1 alusel KMH järelevalvaja, kuna tegevusega eeldatavalt kaasnev mõju võib olla piiriülene. Soome Vabariik juhtis 25.11.2013 Keskkonnaministeeriumile saadetud kirjaga tähelepanu, et tegevusega võib kaasneda oluline piiriülene mõju, mistõttu kaasati nad ametlikult KMH protsessi ning peale seda viidi KMH läbi piiriülese menetlusena. **Keskkonnaministeerium on KMH aruande heakskiitnud oma 23.08.2016 kirjaga nr 7-12/16/250-11.**

KMHst nähtub:

Ajutise ehitusaegse tammi ja tormivarju ehitamisel (ja hilisemal väljakaevamisel ehk demonteerimisel) on heljumi teke võimalik kivide/rahnude koosseisus või küljes oleva peene fraktsiooniga materjali irdumise teel. Hinnanguliselt on tekkiva heljumi kogus väike, kuid ebasoodsate olude korral tõenäosus siiski eksisteerib ning seetõttu on vajalik kasutada keskkonnamõju leevendavaid meetmeid: ajaline keeld 15.04 – 30.06 ning nn kardinat kasutamine. Leevendavate meetmete kasutamisel ajutise tammi ja tormivarju ehitamisel olulist negatiivset mõju ei kaasne. Ajutise ehitusaegse tammi eksisteerimise periood on eeldatavasti ca 3 aastat, maksimaalselt 5 aastat. Veevahetuse ja rannaprotsesside mõistes on tegemist pigem lühiajalise perioodiga. Sellega kaasnev mõjutus on pikaajaliste loodusprotsessidega võrreldes tühine ning ei oma selget suunda positiivses ega negatiivses suunas.

Ehitusprojekti kohaselt paigutatakse merre 415 püst- ja kaldvaia. Kõikide vaiade ja pinnaseankrute osas kokku on merepõhja pinnasesse ja tahkete ainete paigutatav maht maksimaalselt ca 8000 m³. Vaiade süvistamisega kaasneb suurusjärgus kuni 2400 m³ pinnase paiskamine veesambasse, kuid arvestades merepõhja geoloogilist ehitust (liivad, moreen, savid) settib enamus sellest lühikese aja jooksul. Vältimaks savisisaldusega merepõhjas vaiade paigaldamisega kaasnevat heljumi teket tuleb negatiivse keskkonnamõju mitteeesinemiseks veendumiseks piirata heljumi levikut takistava vette paigutatava nn kardinaga tööõikudes kaldast 220 – 380 meetrit ning 420 – 600 meetrit. Vaiade rammimine on keelatud ajaperioodil 15.04 - 30.06.

Süvendatav pinnas (mahus kuni ca 510 000 m³) on 2013. aastal teostatud detailsete ehitusgeoloogiliste uuringute andmetel liiv (kruusliiv) ning reostusaineid võetud proovidele tuginedes selles ei esine. Konservatiivselt arvutades on liiva settimisajaks süvendusalal kuni 10 minutit ning levik hoovustega alla 100 meetri, mis on sisuliselt süvendusala ega ole seetõttu olulise negatiivse keskkonnamõjuga. Vähendamaks süvenduskohas tekkiva heljumi mahtu, selle levikut ja õnnetusjuhtumite tõenäosust, on vajalik mitte teostada töid tuule kiirusel üle 15 m/s.

KMH soovib süvendatud liiva kasutada kas LNG terminali ehitusel või mujal lähipiirkonnas juhul kui selle vedamine on majanduslikult ratsionaalne. Kui süvendatavat liiva ei ole võimalik kasutada või selle järele puudub ehitusobjektidel reaalne nõudlus, siis on aktsepteeritav ka liiva kaadamine. Kaadamisalaks on 2 kilomeetrise küljepikkusega ristkülik, mille keskpunkt asub ca 5 kilomeetri kaugusel Pakri poolsaare põhjatipust loodes, sügavuses 59-64 meetrit ning väljaspool Pakri linnu- ja loodusala. See asukoht ei ole püsivate linnukogumite (sh aulide) kogunemisala. Samuti on selles piirkonnas meri nii sügav, et tegemist ei ole rikka põhjaelustikuga piirkonnaga. Konservatiivselt arvutades on liiva settimisajaks kaadamisala kuni 40 minutit ning levik hoovustega kuni 120 meetrit, mis on sisuliselt kaadamisala piires ning tegemist on ebaolulise mõjuga.

Kuna kavandata LNG kai asub Natura 2000 võrgustiku Pakri linnualal ja ka Pakri looduslal, siis viidi KMH raames läbi Natura hindamine asjakohase hindamise täpsusastmes. Pakri loodusala kaitse-eesmärkideks olevatest elupaikadest ja liikidest jäävad kavandatava tegevuse potentsiaalsesse mõjualasse merelised elupaigatüübid. Need kõik paiknevad kavandatava tegevuse asukohast kilomeetrite kaugusel (lähim, karide elupaigatüüp on leitav üle 4 km kaugusel). Täpsustavate uuringutega on kai piirkonnas tuvastatud mõõndustega liivamadala ja karide elupaigatüüpide kriteeriumitele vastavaid merealasid. Pakri looduslal Natura hindamisel jõuti objektiivse hindamise tulemusena järeldusele, et kavandatav tegevus ega sellega seotud tegevused ei oma pikaajalist ebasoodsat mõju Pakri loodusala kaitse-eesmärkidele ega terviklikkusele. Kõik alal kaitstavad elupaigatüübid ja liikide elupaigad säilivad tegevuse elluviimise järgselt sarnases ulatuses ja kvaliteedis, st Pakri loodusala kaitse-eesmärkide osas säilib olemasolev olukord.

Pakri linnuala kaitse-eesmärkideks olevatest liikidest on potentsiaalselt mõjutatavad kaks: aul ja krüüsel. Uuringutega on selgitatud nende reaalsel esinemist ja kavandatava tegevuse võimaliku mõju. Läbi kai ja süvendusala tehniliste lahenduste ning leevendusmeetmete (nt laevade navigatsioonireeglid, ehitusaegsed piirangud) on jõutud lahenduseni, mille realiseerimisel ei kaasne Pakri linnuala linnuliikidele (sh aulile ja krüüslile) ega ka linnustikule ebasoodsat mõju. Seega, Natura hindamisel jõuti objektiivse hindamise tulemusena järeldusele, et kavandatav tegevus ega sellega seotud tegevused ei oma pikaajalist ebasoodsat mõju Pakri linnuala kaitse-eesmärkidele ning terviklikkusele.

LNG terminali (sh LNG terminali kai) ehitus kestab mitu aastat ja sellega kaasnevad ka maismaal häiringud. Üheks olulisimaks ehitusaegseks võimalikuks negatiivseks keskkonnamõjuks on transpordist tulenev mõju. Suurimaks eeldatavaks ehitusega seotud liikluskooormuseks on KMH raames hinnatud 500 raskeveokit päevas (kahes suunas kokku 1000 veokit). Kersalu juures Paldiski linna haldusterritooriumile jõudvat praegust liikluskooormust arvestades oleks tegemist praegusega võrreldes ligi 40% kasvuga ja tiptunnil kujuneks liiklusvoogs ca 300 autot tunnis (sh kuni 40-50% raskeliiklust). Autotranspordi häiringute vähendamiseks tuleb liiklusvoog suunata olemasolevate teede baasil selliselt, et see läbiks võimalikult vähese inimasustusega piirkondi. Tegemist ei ole müra- ja õhusaaste normatiive ületava tegevusega. Leevendavate meetmete (sobiv trass, teede hooldus, liikluskorraldus) rakendamisel ei too ka väga suurena prognoositud (reaalselt on ka ajutine liikluskooormus tõenäoliselt märgatavalt madalam) liikluskooormus kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju. Sealhulgas ei kaasne seda Paldiski linna elamualadele.

2.3 Eelnõu avalikustamine ja seisukohtade ärakuulamine

Vastavalt HMS § 48 lõikele 1 pannakse õigusakti eelnõu koos seletuskirjaga avalikkusele tutvumiseks välja, tagades avalikkusele nimetatud dokumentidega tutvumise võimaluse vähemalt kuni ettepanekute ja vastuväidete esitamise tähtaja lõpuni. Vastavalt HMS § 49 lõikele 2 ei või ettepanekute ja vastuväidete esitamiseks tähtaeg olla lühem kui kaks nädalat väljapaneku algusest arvates. Keskkonnaamet teavitas vee erikasutusloa andmisest ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded ...10.2016 ning edastas eelnõu vastavalt HMS § 49 lõikele 3 ka taotluse esitajale.

2.4 Loa nõuete seadmine

Vastavalt veeseaduse § 9 lg 2 punktidele 9 ja 11, KMH tulemustele ning tulenevalt Taotleja taotluses esitatud andmetest, kehtestatakse vee erikasutusloas tööde minimaalsema negatiivse keskkonnamõju saavutamiseks järgmised meetmed ja tingimused:

- 1) 01. – 31. juuli (st koorunud krüüslite orienteeruv pesas viibimisperiood) tuleb kaadamisega seotud alustel sõita Pakri madalast põhja poolt (st vältida sõitu Pakri poolsaare ja Pakri madala vahel).
- 2) Vaiade transpordil meritsi tuleb vältida perioodi novembrist aprillini (aulide piirkonnas viibimise perioodi). Sel ajavahemikul toimetada kai ehituseks vajalikud vaiad ja eelvalmistatud elemendid kohale eelistatuna maismaad mööda või ladustada need eelnevalt maismaale ehitatava kai piirkonda (vastavalt KMHs toodule).
- 3) Soovitavalt tuleks vaiade rammimist teostada perioodil esmaspäevast reedeni vahemikus 8.00 – 19.00 mürähäiringute leevendamiseks (nii inimestele kui loomastikule).
- 4) Heljumi leviku piiramiseks tuleb ehitustööde ajal vette paigutada nn kardinad tööloikudes kaldast 220 – 380 meetrit ning 420 – 600 meetrit.
- 5) Vee erikasutusega seotud tööde tegemine on keelatud kalade kudeajal ja lindude pesitsusajal perioodil 15.04 - 30.06.
- 6) Vee erikasutusega seotud tööde tegemine on keelatud tuule (keskmisel) kiirusel üle 15 m/s.

2.5 Seirenõuete seadmine

Keskkonnaseiret tuleb teha vastavalt KMH peatükis 5.2 toodule (vt lisa 1 SEIREKAVA):

- 1) Kompleksseire. 2) Ehitusettevõtte keskkonnahoiukava ja ehitusaegne omanikujärelevalve koosseisus toimuv keskkonnahoiukava kontroll -ehitustegevuse keskkonnaseire. 3) Vee kvaliteedi seire kai ehitustegevusel, süvendamisel ja kaadamisel.

2.6 Täiendav teave

- 1) Seire tulemused esitada peale töödega alustamist Keskkonnaametile iga-aastaselt 1. detsembriks.
- 2) Vähemalt kolm päeva enne vee erikasutusega seotud töödega alustamist teavitada sellest Keskkonnaametit kirjalikult.
- 3) Vee erikasutuse kohta tuleb Keskkonnaametile esitada aruanne vastavalt kehtivatele õigusaktidele.
- 4) Tööde käigus tekkivatest muudatustest informeerida Keskkonnaametit koheselt.
- 5) Vee erikasutusluba ei anna õigust ehitamiseks ja ehitise kasutamiseks.

III OTSUSTUS

Tulenevalt eeltoodust; lähtudes veeseaduse § 8 lg 2 punktidest 6 ja 7, määruse nr 18 §-st 5, §-st 8 ja § 17 lg 2 punktist 1; Keskkonnaameti peadirektori 15.08.2016 käskkirjaga nr 1-1/16/306 ning Pakrineeme Sadama OÜ (registrikood 11162912) taotlusest; KMH tulemustest ja korralduses esitatud kaalutlustest, **otsustan:**

anda Pakrineeme Sadama OÜ-le (registrikood 11162912) vee erikasutusluba nr L.VV/328331 kehtivusega kuni viis aastat LNG terminali sadama kai ehitamiseks, millega seoses tehakse süvendustöid mahus 510 000 m³ ning kaadamistöid 510 000 m³. Rajatakse ajutine ehitusaegne paekivi rahnudest tamm pikkusega ca 300 m, laiuslega kuni 15 m ning mahus kuni 25 000 m³. Kai ehitamisega seoses uputatakse veekogu põhja tahkeid aineid (terastoru vaiad ja betoon) 8000 m³.

Haldusakti on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavaks tegemisest, esitades vaide haldusakti andjale haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtusse halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

SEIREKAVA

Keskkonnaseire tingimus 1. Kompleksseire

Tulenevalt kavandatava tegevuse asukohast Natura linnu- ja loodusala on vajalik läbi viia eluslooduse erinevaid aspekte hõlmav kompleksseire. Seire peab hõlmama järgmisi loodusväärtusi:

- 1) Krüüsli seire. Ehituse perioodil ja opereerimise perioodil kokku minimaalselt 4 seiret, 2 x ehituse aegne (kui ehitusperiood on üle 2 aasta, siis tuleb ehitusaegset seiret vastavalt pikendada) ja 2 x opereerimise ajal, seega seirete teostamine 4 aastat järjest). Vastavalt teostatud seire tulemustele otsustatakse edasise seire ja/või täiendavate kaitse meetmete vajadus. Pesitsevate krüüslite arvukus ja edukus on aastast-aastasse olnud erinev, osutudes ka nulliks. Seega on lävend väga madal (pesitsusedukus null). Oluliseks potentsiaalseks mõjuks on ehitustegevusest tulenev pesitsusedukuse langus (mida on leevendavate meetmetega minimeeritud). Seiret peab teostama kogenud ornitoloog, hinnang mõju olemasolule ja olulisusele eksperthinnangu meetodil. Seiret peab teostama seni teostatud seirete metoodikat arvestades viisil, et erinevad seired oleksid võrreldavad.
- 2) Aulide (ja kompleksselt ka teiste veelindude) seire ehituse perioodil ja opereerimise perioodil (minimaalselt 4 x sarnaselt krüüsli seirega). Vastavalt teostatud seire tulemustele otsustatakse edasise seire ja/või täiendavate kaitse meetmete vajadus. Talvituvate aulide täpsed asukohad ja arvukus on aastast aastasse olnud erinev. Oluliseks mõjuks on ehitustegevusest tulenev eksisteeriv häiring. Seiret peab teostama kogenud ornitoloog, hinnang mõju olemasolule ja olulisusele eksperthinnangu meetodil. Seiret peab teostama seni teostatud seirete metoodikat arvestades viisil, et erinevad seired oleksid võrreldavad.
- 3) Liivamadala elupaigatüübi leviku ja seisundi hindamine tegevuse piirkonnas. Teostada seiret vahetult pärast ehitustööde lõppu ja seejärel kord aastas 2 aasta jooksul. Vastavalt teostatud seire tulemustele otsustatakse edasise seire ja/või täiendavate kaitse meetmete vajadus. Teostada seire proovide tihedusega ja metoodikaga, mis vastaks KMH perioodil tehtud uuringutega, selliselt on erinevate perioodide tulemused võrreldavad (tuvastatavad muutused elupaigatüübi levikus ja kvaliteedis). Seiret peab teostama vastavat kogemust ja oskust omav asutus, hinnang mõju olemasolule ja olulisusele vastavalt Eesti ja rahvusvaheliselt tunnustatud metoodikale.
- 4) Kari elupaigatüübi leviku ja seisundi hindamine kai lähedasel alal. Teostada seiret sobival aastaajal vahetult pärast ehitustööd ning pärast seda kord aastas kahe aasta jooksul. Vastavalt teostatud seire tulemustele otsustatakse edasise seire ja/või täiendavate kaitse meetmete vajadus. Teostada seire proovide tihedusega ja metoodikaga samas täpsusastmes KMH perioodil tehtud seirega, selliselt on erinevate perioodide tulemused võrreldavad. Seiret peab teostama vastavat kogemust ja oskust omav asutus, hinnang mõju olemasolule ja olulisusele vastavalt Eesti ja rahvusvaheliselt tunnustatud metoodikale.
- 5) Vaiadele uute karide sarnase elupaiga tekke hindamine. Alustada üks vegetatsioonihooaeg pärast vaiade paigutamist sagedusega kolm korda aastas (vähemalt 2 aastal, kuid need ei pea olema järjestikused aastad, st seireeksperdi soovitusel võib korduv seire olla nt 2 aastat pärast esimest seireaastat) tuvastamaks uue substraadi koloniseerimise dünaamikat. Seiret peab teostama vastavat kogemust ja oskust omav asutus, hinnang mõju olemasolule ja olulisusele vastavalt Eesti ja rahvusvaheliselt tunnustatud metoodikale.

Teostatava seire andmete põhjal saab hinnata käesoleva KMH järeldusi (st järelhindamine) ning vajadusel korregerida teostatavaid tegevusi (nii ehituse ajal kui opereerimisel).

Keskkonnaseire tingimus 2. Ehitusettevõtte keskkonnahoiukava ja ehitusaegne omanikujärelevalve koosseisus toimuv keskkonnahoiukava kontroll – ehitustegevuse keskkonnaseire

LNG terminali ja sh kai ehitus (sh süvendamine ja kaadamine) on suuremahuline komplitseeritud ehitusobjekt, kus on oluline erinevate osapoolte (nt erinevaid töid teostavad ehitusettevõtted ja nõ brigaadid) vaheline sujuv koostöö ning kõigi seatud tingimuste (sh keskkonnavalaste) järgimine.

On kahetsusväärset, et just ehituse aegselt tekib inimliku eksituse või konkreetse töö teostaja teadmatusel tasandil keskkonnakahjulikke intsidente. Enamik neist on väikesed ja jäävad ka registreerimata. Näiteks 1) ladustatakse betoonelemente ajutiselt tee lähedasele alale (mis inseneri jaoks on piisavalt stabiilne alus), mis on aga kaitsealuste taimede kasvukoht, 2) kitsas transpordikoridoris võib kiirustav kallurijuht otsustada mööduda väljaspool teed (pinnasel) aeglasemalt liikuvast traktorist mõistmata, et see kahjustab tundlikku pinnast või 3) otsustab poriseks saanud ekskavaatori juht pesta seda mere ääres (tekitades rohkem heljumit kui süvendaja). Selliseid näiteid on veelgi ja on selge, et kõigi objektidel viibivate töötajate keskkonnateadlikkus ei ole samasugune nagu KMH protsessis aktiivselt osalevatel osapooltel. Vajalik on panustada igapäevaselt sedalaadi suhteliselt väikeste möödalaskmiste vältimisele. Selleks peab tööde tellija (arendaja) nõudma ehituse hankel osalejalt lisaks muudele dokumentidele ka keskkonnahoiu kava ja kinnituse sellest kinnipidamiseks.

Keskkonnahoiu kava peamisteks elementideks on (loetelu on indikatiivne ja on vajalik täpsustada ehitusele eelnevalt):

- Selge vastutaja keskkonnahoiu kava elluviimiseks.
- Ehitustööde põhimõtteline kirjeldus (st mitte projekt, vaid tööde tegemise kirjeldus) koos ruumilise lahendusega (st muuhulgas transpordi ja laoplatside paigutus, ehitussoojakute jms asukohad jms).
- Ohutus ja reostustõrje vahendite kirjeldus ja asukohad.
- Ehitustööde teostamisel järgitavad põhimõtted ja nende töötajatele tutvustamise viiside kirjeldus.

Omanikujärelevalve koosseisus peab osalema keskkonnakaitse küsimustes kompetentne spetsialist/ekspert, kellel on õigus viibida kogu ehitusobjektidel ja vajadusel teha ettepanekuid töökorralduse muudatusteks. Vajalik ei ole igapäevane ja 100% täiskohaga tööpanus, orienteeruvalt 0,25-0,5 töömahuga (st 3-6 inimkuud ehitusperioodil) on piisav keskkonnahoiu kava järgimiseks (sh vajadusel täiendamiseks).

Konkreetsed soovitusel, mida soovime ehitusaegselt järgida on:

- Maismaatranspordi toimimine võimalikult väikeste häiringutega nii elanikele kui looduskeskkonnale. Jälgida liikluskorraldust – tööde teostamine päevasel ajal mürähäiringu vähendamiseks, vajadusel teede niisutamine tolmu vastu, liiklusvahendite liiklemiseks ja parkimiseks vaid teede ja selleks ettevalmistatud kohtade kasutamise kontroll jms. Materjalide ladustamiskohtadeks vaid selleks sobivate ja vajalikul viisil ettevalmistatud kohtade kontroll.
- Jäätmekäitluse, veevarustuse ja heitvee/reovee käitlemise reaalne toimimine.
- Kai ehitusel kasutatavate materjalide (sh värvid jms) ja kohapealsel betooni valamise töödel nende juhuslikult merekeskkonda sattumise vältimiseks vajalike meetmete reaalne toimimine.

- Mära tekitavate tegevuste (eeskätt rammimine) osas ajalistest piirangutes kinnipidamise jälgimine.
- Ehitustegevuse ja laevaliikluse võimalike häiringute tuvastamine krüüslile ja aulile ning soovitude andmine nende vältimiseks ja vähendamiseks. Kuna krüüslil pesitsusala Pakri poolsaare tipu piirkonnas on selgelt asukohaspetsiifiline, siis on soovitus perioodil 1. – 31. juuli (st koorunud krüüslite pesas viibimise periood) kaadamisega seotud alustel sõita Pakri madalast põhja poolt (st vältida sõitu Pakri poolsaare ja Pakri madala vahel).

Keskkonnaseire tingimus 3. Vee kvaliteedi seire kai ehitustegevusel, süvendamisel ja kaadamisel

Kai ehituse aegsel vaiade paigaldamisel, süvendustööde teostamisel ja kaadamisel tuleb seirata vee kvaliteeti, eeskätt heljumit ja selle levikut.