

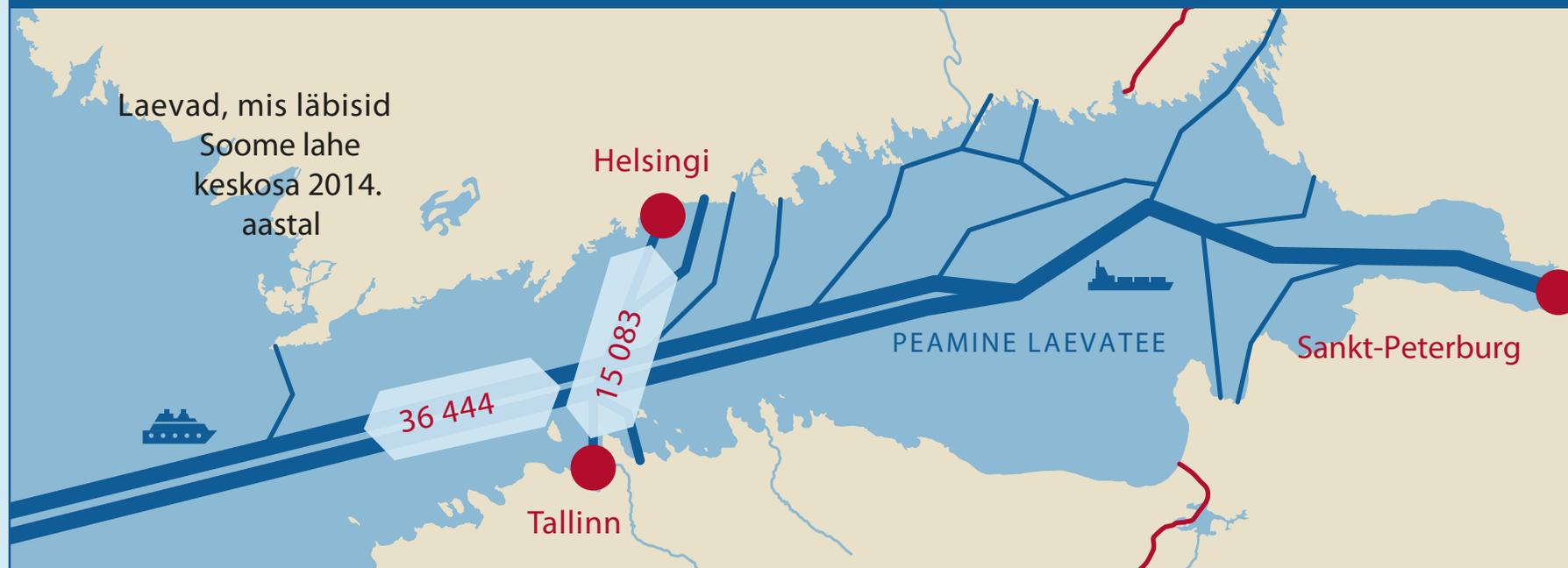
Meretransport on Soome lahes kasvutrendis

Meretransport kasvab jätkuvalt Soome lahes

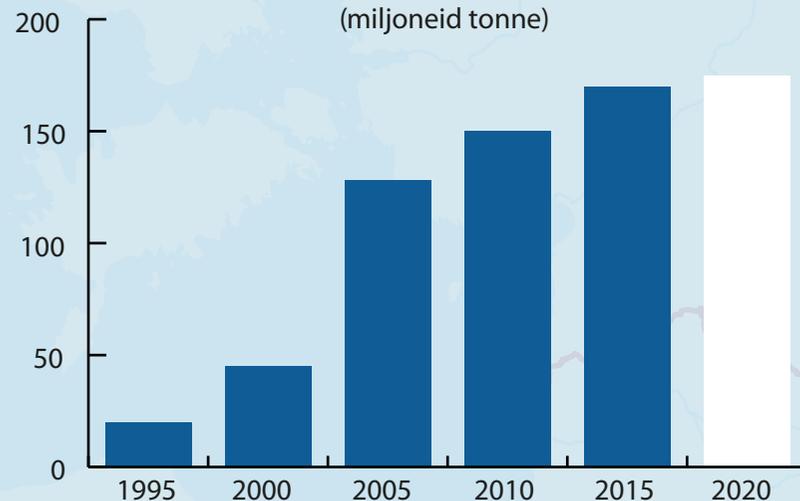
Tallinn-Helsingi vaheline parvlaevaliiklus koos ristuva kütuse- ja kaubaveoga muudavad Soome lahe suure liiklustihedusega piirkonnaks.

Vaatamata kõrgetasemelise laevaliikluse jälgimistehnoloogia olemasolule kujutab meretransport endast suurimat keskkonnaohtu.

Laevad, mis läbisid Soome lahe keskosa 2014. aastal



Kütuse transport Soome lahes (miljoneid tonne)



Ennustuste kohaselt suureneb meretransport aastatel 2010-2030

30%



S Y K E

Soome laht on Läänemeres kõige suurema liiklustihedusega piirkond.

Soome laht on oluline mereteede peamiselt tänu kütuse- ja kaubaveole Venemaalt ja Venemaale.

Toodud laevaliikluse andmed ei võta arvesse Tallinn-Helsingi vahelist reisiparvlaevade liiklust. Aastas tehakse kahe linna vahel umbes miljon reisi, mis tähendab, et Helsingist väljub ligikaudu 20 reisilaeva päevas.

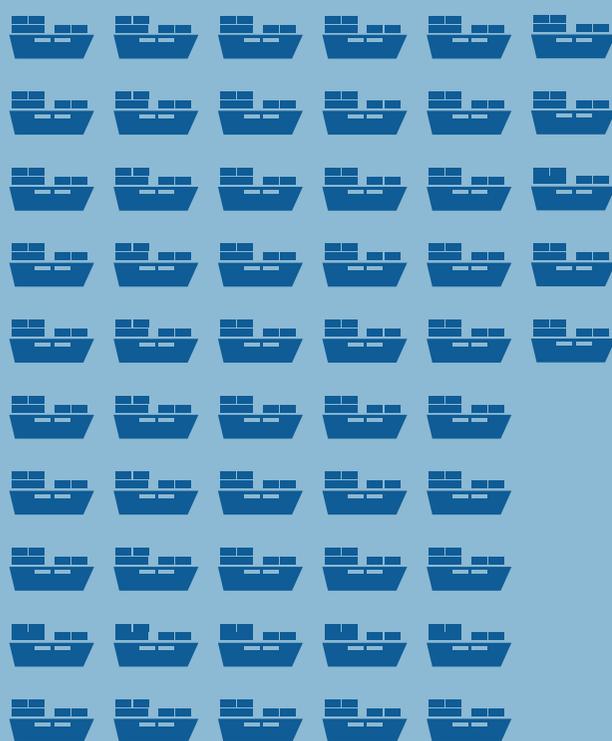


SYKE

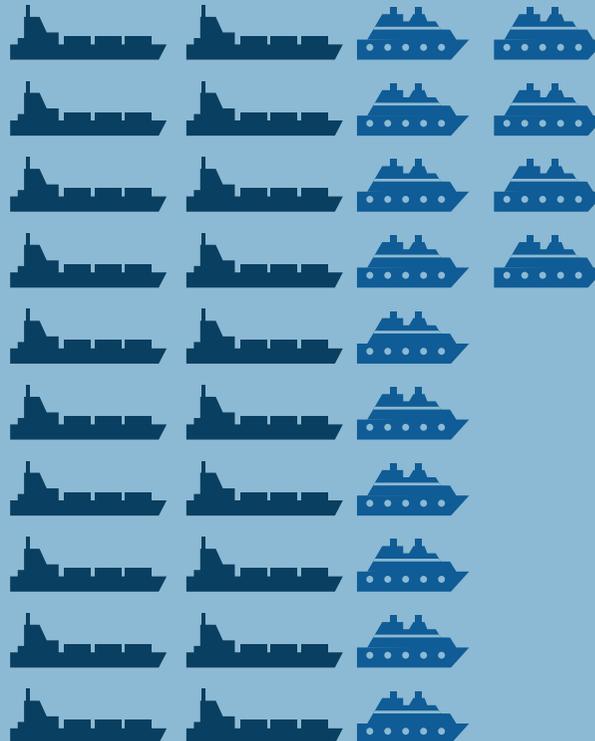
Soome lahte sisenenud ja lahest väljunud laevad

Keskmiselt päevas

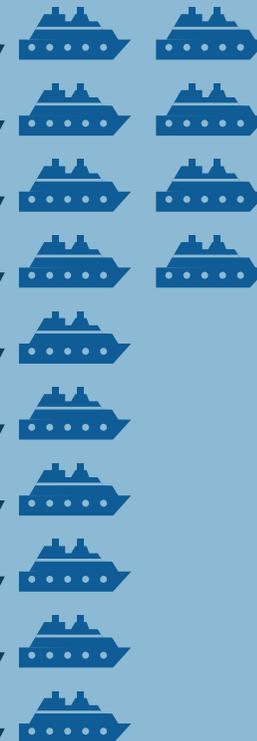
55
kaubalaeva



20
tankerit



14
reisilaeva



16 muud laeva

Kokku 100 laeva

Aastal

2013

5 261
reisilaeva

20 113
kaubalaeva

7 118
tankerit

3 975
muud laeva

1 683
määratlemata laeva

kokku
38 150 laeva

Parim moodus õli-reostuse tagajärgede leevendamiseks on eelkõige õnnetuste vältimine.

Eesti, Soome ja Venemaa on võimalikeks õlireostusteks hästi ettevalmistatud.

Ka kõige kaasaegsem võimekus õlireostusega toimetulekuks ei võimalda aga täielikult ära hoida õlireostusest tulenevat negatiivset mõju keskkonnale.

Õlireostusega toimetuleku tegevusplaan Soome lahes põhineb ennetavatel meetmetel nagu meretranspordi juhtimis- ja jälgimissüsteemid, aga ka merel esineda võivate inim-eksimumuste vähendamisel.



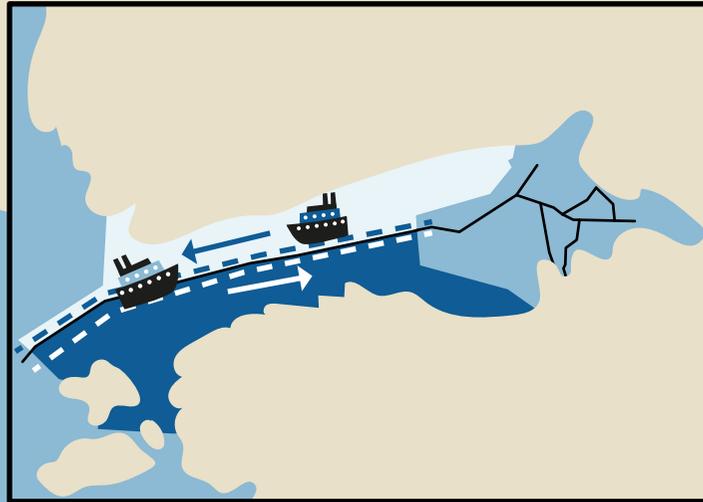
SYKE

Soome Keskkonnainstituut

www.syke.fi/en-US

Õlireostustõrje algab juba enne õnnetust

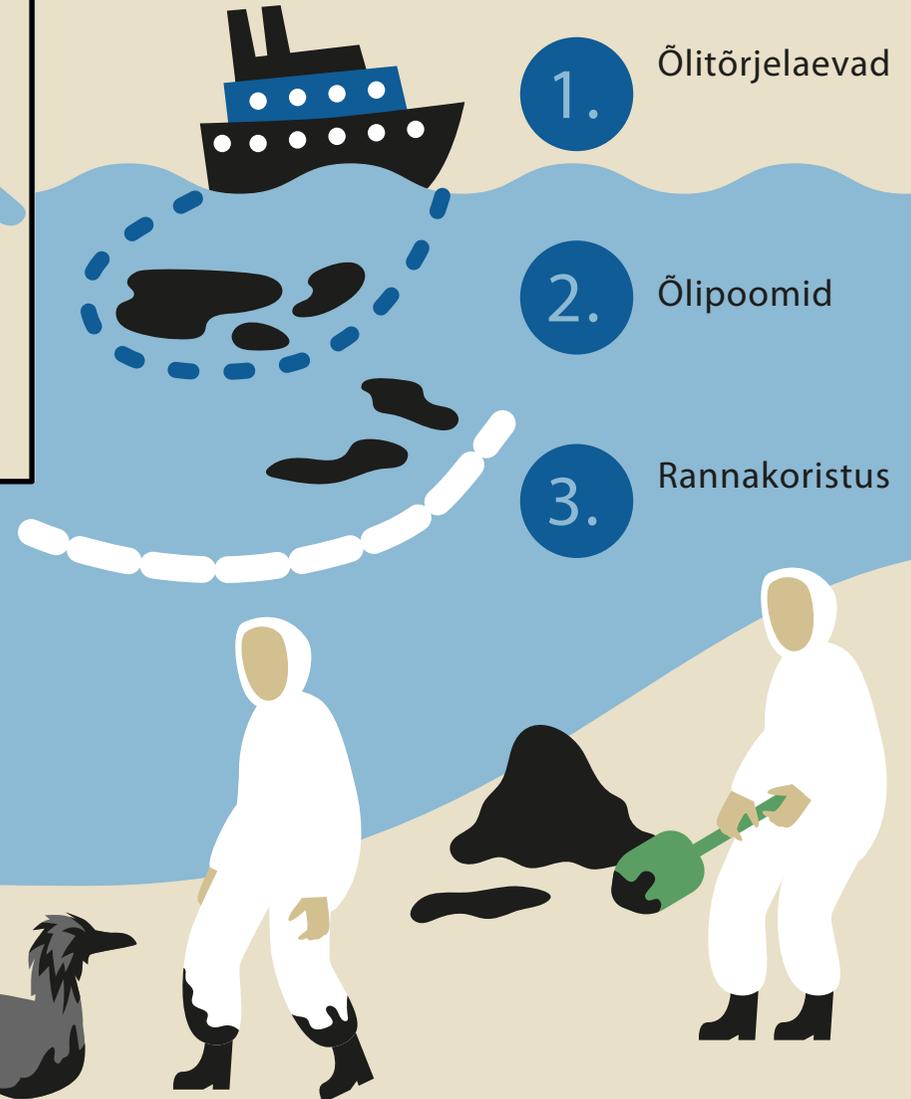
Ennetavad meetmed



Soome lahe laevade teavitussüsteem ja laevaliikluse eraldusskeem. Laevad peavad alati teavitama rahvuslikke laevaliikluskeskuseid, kui sisenetakse riigi territoriaalvetesse.

Soome laht on tundlik mereala, kus õlireostus võib kaasa tuua ökokatastroofi.

Õnnetusjärgsed meetmed



Alles hiljuti hakati aru saama, et müra võib merel olla probleem.

Mereelustik on mitterlooduslike helide suhtes tundlik. Inimtegevusest tingitud müra (laevad, mere tuulepargid, sadamate ehitus) mõjutavad mereloomade käitumist, elukoha valikut, omavahelist suhtlemist ning tekitab organismidele lisastressi.

Toimi järgnevalt:

Arvesta mereelustiku ja teiste inimestega. Ära sõida ilmaasjata mootorpaadi või skootriga ranna lähedal. Ära häiri merelinde haude- ja kalu kudemisperiodil.



SYKE

Soome Keskkonnainstituut
www.syke.fi/en-US

Inimesed tekitavad müra ka merel

NORRA

ROOTSI

Millega saab meremüra võrrelda?

- kõne
- majapidamise taustamüra
- puulehtede kahin

SOOME

Laeva sõukruvide müra on kõige valjem laevateede ja ranniku lähedal.

Laeva müra on kõige valjem, kui laev möödub lähedalt.

EESTI

VENEMAA

LÄTI

Lainetuse poolt tekitatud heli muutub valjemaks avamere poole liikudes.

LEEDU

TAANI

SAKSAMAA

POOLA

VALGEVENE

Enamuse mereõnnetuste põhjuseks on inimlikud vead.

Mereohutussüsteemide tehnoloogia areng on vaatamata liiklustiheduse suurenemisele vähendanud õnnetuste arvu.

Tehnoloogia areng tõstab veelgi enam esile inimese rolli merel. Navigeerimis- ja suhtlusvead, aga ka valede otsuste langetamine, on peamisteks õnnetuste põhjusteks.

Oluline on keskenduda merel töötavate inimeste pädevusele ning ka nende töötingimustele ja heaolule.



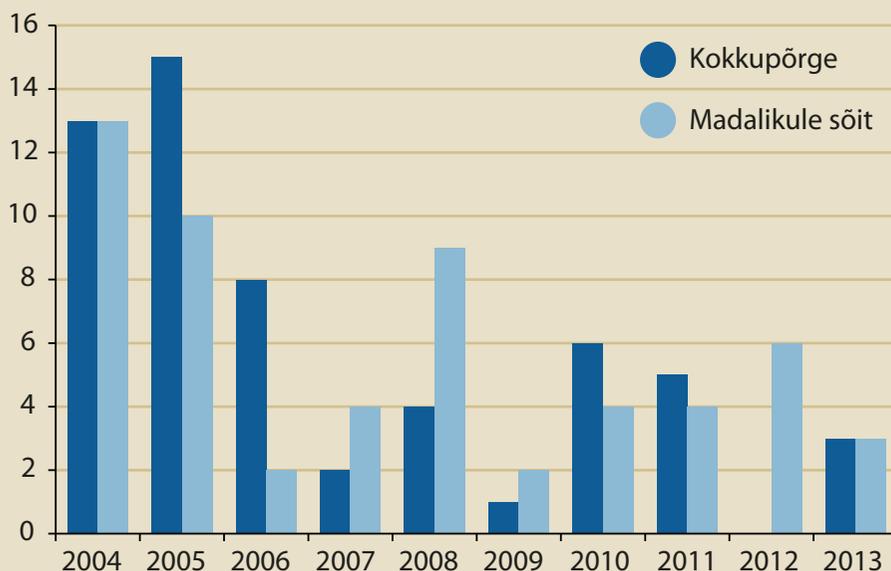
S Y K E

Soome Keskkonnainstituut

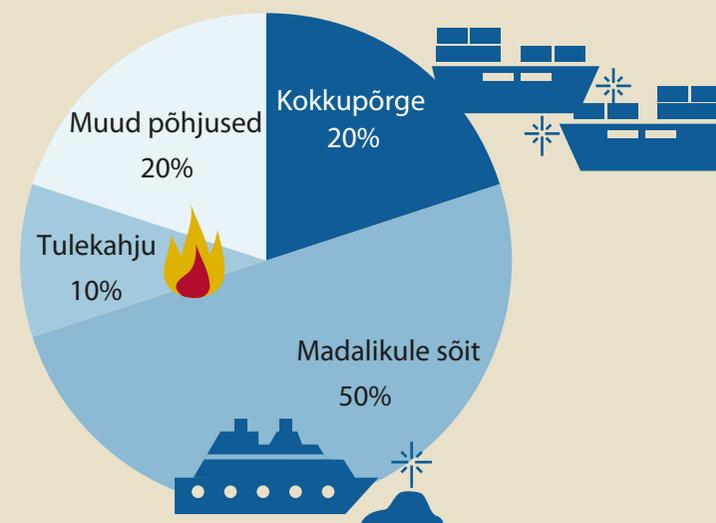
www.syke.fi/en-US

Laevajuhil on oluline roll mereliikluses

Madalikele sõit ja kokkupõrked Soome lahel



Õnnetused Soome lahel



Õnnetused erinevate laevatüüpidega

