

Suurte investeeringute planeerimine

Kas toetate/ei toeta Suurele väinale silla rajamist? Kui toetate, siis millistel tingimustel võib silla rajada, et ohud lindudele, hüljestele ning maismaaimetajatele oleksid ära hoitud?

Keskerakond - Suurele väinale võimaliku silla rajamise esmaseks eelduseks on negatiivsete keskkonnamõtjude neutraliseerimine, milleks tuleb eelnevalt läbi viia vajalikud uuringud. Kuna tegemist on Natura alaga, siis on keskkonnamõtju küsimus kaalukam kui enamikel taristuobjektidel. Samuti on vajalik kohaliku kogukonna toetus projektile.

Reformierakond - See on pahupidi esitatud küsimus. Esimese asjana tuleb välja selgitada, kas ja milline on lahendus, mis arvestab ka loodusega ja mis nimetat riskid maandaks. Siis saab edasi vaadata.

Saaremaa silla puhul on suur osa otsusest muidugi saarlaste teha. Ilma selleta, et saarlased ise seda silda tahaksid ja sellega nõus oleksid, ei tohiks niikuinii midagi toimetada.

SDE - Saaremaa püsiühenduse kava oli töös 2006 - 2012 ja keskkonnamõtju hinnang tuvastas olulise võimaliku mõju nii linnustikule (Suur väin on kõige aktiivsem rändekoridor üldse), mereloomastikule kui ka sealsele Natura 2000 ala taimestikule. Kuigi hinnang silda ei välistanud, oli avalikustamiste-täienduste järgne lõpptulemus: KSH tulemusena on keskkonnamõtju mõttes jätkuvalt eelistatud ühendusvariandiks tunnel. Valitsus pole kava seni vastu võtnud ja kümme aastat on pikk aeg nii keskkonna kui ka võimalike uuringute kvaliteedi mõttes; enne otsuse tegemist tuleks tellida uus KSH. Praeguse teadmise (st. toonase hinnangu) alusel on vastus ei, pigem tunnel.

Isamaa - Nagu teada on püsiühenduse võimalike variantidena kaalumisel erinevaid trasse ning ka erinevaid tehnilisi lahendusi (sild, tunnel). Püsiühenduse rajamise piirkonnas on Väinamere linnu- ja loodusala, mis mõlemad kuuluvad Euroopa Liidu Natura 2000 alade võrgustiku koosseisu. Tegevuste kavandamisel peab esmane põhimõte olema, et hinnata tuleb kavandatud tegevuse mõju Natura 2000 alale ja selle saab ellu viia, kui puudub ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkusele ja kaitse eesmärkidele.

Kui hoolimata kaasnevast ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on tegevus alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik, tuleb seada hüvitusmeetmete rakendamise kohustus ning kavandatud tegevust ei tohi alustada enne hüvitusmeetmete rakendamist.

EKRE - Toetame. Sild rajada postidele, see ei sega lindude ja hüljeste liikumist, rääkimata maismaaimetajatest. Teine sild tuleks rajada Saaremaa ja Hiiumaa vahele üle Soela väina.

Vabaerakond – ei vastanud

Erakond Eestimaa Rohelised - EER lähtuvad silla küsimuses konkreetsest projektlahendusest. Saaremaa silla puhul on positiivseteks teguriteks pidevast praamiliiklusest tingitud merehääringute kadu ning ilmastikust sõltumatu püsiühendus kohalikele elanikkonnale. Püsiühenduse tekitamine ei

ole seega mitte niivõrd keskkonna, kui Saaremaa püsielanike tahte küsimus. Saaremaa keskkonna aspektist on püsiühenduse tekitamine ehk lihtsam juurdepääs saare inimõjutuse suhtes tundlikele ökosüsteemidele pigem kahjulik kui kasulik ning sellest tulenevalt mittevajalik. Silla negatiivseks aspektiks peetakse ohtu rändavatele lindudele. Viimatinimetatud negatiivset aspekti saab vähendada ehituskonstruktiooniliste võtetega. Silla rajamine parandaks vee liikumist mandri ja saarte vahel, mis oleks positiivne, kuna uus merestrateegia näeb ette meretõkendite likviteerimist. Praegu on Eesti territoriaalvetes meretõkendiks Virtsust muhu saarele viiv meremuul.

Täiendatud 31.01.2019, kell 16.30. (Erakond Eestimaa Rohelised saatsid paranduse enda seisukohale)

Eestimaa Rohelised on jätkuvalt seisukohal, et olemasolevate teadmiste juures on püsiühenduse jaoks kõige vähem keskkonda ohustavaks viisiks tunneli rajamine. Kui vaid rahast rääkida, siis on kõige odavam ja kulutõhusam korralikult toimiv praamiliiklus, mis põhineks uutel, valdavalt taastuvelektril sõitvatel praamidel. Teatavasti on ka kõigil suurprojektidel, sh sildadel, tendents minna algselt pakutud eelarvest kallimaks 1,5 kuni 2 korda.

EER ei toeta silla rajamist eelkõige põhjusel, et see on ohuks nii rändlindudele kui ka viiherhüljestele. Suur väin Muhu ja mandri vahel on viigrite ainuke rändetee Väinamerest Liivi lahte ja vastupidi. Külmade ja jäärohketel talvedel korral lahkuvad suurem osa viigritest Väinamerest, vaid üksikud jäävad sinna talvituma. Viiherhüljed on teiste hüljelikega võrreldes äärmiselt pelglikud ja hoiavad paikadesse, kus inimene neid ei häiri. Sild võib aga tekitada rändetee häiringu, mis võib lõppeda asurkonna hävimisega. Kõrgel vee kohal olevad sillad, mis jäävad lindude rändeteele, on teadaolevalt lindudele tapvaks ohuks. Linnud ei lenda silla alt läbi. On tehtud ka uuringuid, mis näitavad, kui vähe on vaja mõnda täna väga arvukat veelindu rändel tappa, et paari kümnendiga oleks neist puudus käes. EER ei toeta silla rajamist ka põhjusel, et ka sild pole täiesti ilmastikukindel ühendustee tormide ja jäätumise ajal.

Eesti 200 - Toetame pikas plaanis keskkonna koormust vähendavaid suuri projekte: sealjuures elektriraudteevõrgu arendust kogu Eestis, mis seoks meid Euroopa ja Soomaga (Rail Baltic on selle esimene osa), Suure väina püsiühendust (silla või tunneli kujul – tõenäoliselt on meile realistlikult jõukohane sild) ja Talsingi tunnelit, sest need asendavad saastavat laevaliiklust. Püsiühendust vajab ka Hiiumaa, esialgu ilmselt Soela väina kaudu. Hädavajalikud võivad olla suured mere-tuulepargid. Loomulikult tekivad kõikide suurte projektidega keskkonnale mingil määral negatiivsed keskkonnamõjud, ja neid tuleb võimalikult minimeerida, kuid targalt tehtud arenduste positiivne mõju kaalub need pikas plaanis kindlasti üle.

Elurikkuse Erakond - Me ei toeta Suure väina silla rajamist, sest selle negatiivne mõju on lindudele, hüljestele, vee-elustikule ja Väinamere ökoloogilistele protsessidele liialt suur ja see ei ole kooskõlas Natura 2000 ala kaitse-eesmärkidega. Sõltumatute uuringutega tõestatud ja põhjendatud vajaduse korral oleme nõus võimaliku tunneli rajamisega. Samas tunnustame selgelt, et ükskõik millise kavandatava püsiühenduse rajamise kulukus on sedavõrd suur, et see ei muuda Suure väina ületamist autojuhtidele praeguse praamiühendusega võrreldes odavamaks. Lisaks ei tohiks riigi tasandil lubada pelgalt üksikute ärimeeste huvide tõttu avada juba varem ebarentaabliks kuulutatud projektide taasavamist. Suurtest ja kulukatest investeerimisprojektidest tuleks üldse hoiduda, sest enamasti on need alati pikas perspektiivis kulutõhususelt kestmatud ja paljud lisaks ka kergesti haavatavad, st julgeolekuriskiks. Pooldame Väikese väina eri mereosade veevahetuse taastamist maanteele piisava arvu truupide rajamisel ning eriti väinatammil kulgeva elektri õhuliini viimist maa/merekaablist, et Natura 2000 linnualal kaoks oluline lindude suurem põhjustav ohuallikas.

halveneda ei tohi. Ilma milleta ei saa. Ma tahan, et minul, Eesti kodanikuna, oleks see kindlus, et valitsuse liikmest keskkonnaminister päriselt ka ei lase loodusele halba teha. Kui valitsuse laua taga ei ole sellist inimest, lollitatakse nii ettevõtjaid, kohalikke inimesi, rääkimata keskkonnast hoolijatest.

Kolmandaks - keskkond, loodus läheb Eesti inimestele väga korda. Ja Jumal tänatud.

SDE - Keskkonnaküsimusi ei tohi nii suurte projektide puhul kergekäeliselt hinnata ja keskkonnaministeerium (ja mitte ainult) peab juba olemasolevaid andmeid ja teadmist oluliselt rohkem kaaluma ja selleks oluliselt rohkem aega võtma, enne kui antakse luba mingil alal eriplaneeringu algatamiseks.

Juba siis, päris alguses, oleks tulnud rakendada Aarhushi konventsiooni Art. 6. lg (2) nimetatud protseduure. Peipsi ja Emajõe seisukord ja tehtud investeeringud selle parandamiseks, samuti veemajanduskavas ettenähtud kohustus Ida-Eesti vesikonna seisundit parandada oleks pidanud andma küllaldaselt alust niimoodi territoriaalselt piiratud planeeringut mitte algatada. Sellele lisandus (või õigupoolest eelnes) Eesti Teaduste Akadeemia komisjoni hinnang nende alade vesikonnale ja probleemidele.

Keskkonnaminister ei suutnud avalikkust veenda, et kõiki asjaolusid, mida oleks pidanud kaaluma, on erapooletult kaalutud ja nii ei saa kuidagi imestada, et tekkis nii tugev ja laiapõhjaline vastuhakk. See, kuidas praegu riigi eriplaneeringu algatamise protsess on sätestatud, tuleb ümber vaadata, nii selles suhtes, mille kohta see käib (objektide loetelu), kui ka protsessuaalsed küsimused, sh rahastamine.

Isamaa - Otsuseid tuleb teha teadmiste põhjal, aga sama oluline on kogukonnaga arvestamine, rääkimine ning üksteise kuulamine.

EKRE - Planeeringu protseduuri avalikkus on ülioluline. Samas ei tohi alluda hüsteerilistele emotsionaalsetele mõjudele, nagu juhtus Väimela kanalaga.

Vabaerakond – ei vastanud

Erakond Eestimaa Rohelised - Enne kui hakata riiklikku eriplaneeringut välja kuulutama tuleks korralikult läbi lugeda vastavad seadusandlikud aktid ning kui aru ei saa kaasata selleks erialaspetsialiste. Kui eestikeelne tõlge on ebaselge pöörduda originaalteksti - Euroopa Komisjoni vastava direktiivi juurde, kus on selge loetelu, millistele objektidele riiklikku eriplaneeringut rakendatakse. Riikliku eriplaneeringu objekt ei saa olla tselluloositehas. Kui juba algselt äraspidine tegevus kõrvale jätta, siis on õppetunnid järgmised:

- oluline on planeerimisprotsessi juba algusest kaasata parimaid keskkonnaspetsialistid;
- võtta planeerimiseks piisavalt aega;
- nõuda ettevõtjalt/arendajalt parima (minimaalseima keskkonna- ja tervisemõjuga) kättesaadava tehnoloogia (ingl. BAT) kasutamist;
- tellida keskkonnamõju ja strateegilise keskkonnamõju hinnang kõrgetasemeliselt sõltumatult hindajalt; rahastaja ei tohiks olla arendaja ise, vaid riik;
- kaasata võimalikult lai huvitatud osapoolte ring; varustada kaasatavad otsuse tegemiseks piisava hulga ja piisava detailsusega informatsiooniga; varuda aega ja kannatust projekti tutvustamiseks ja seletuste jagamiseks;
- erilist tähelepanu osutada suhtlemisele kohalike elanikega, kelle eluolu planeeritav tegevus/ objekt kõige otsesemalt mõjutab;

- mitte unustada, et riiklikud ressursid on üldavalik omand.

Ja veel:

- vältida üleolekut ja ülbust rahvaga suhtlemisel - rahvas ei ole loll!
- salatsemisega ja vassimisega ei jõua kaugemale, nüüdsest ei jõua enam kuhugi.

Eesti 200 - Suuri projekte tuleb planeerida kaasavamalt – nii spetsialistide kui kogukondade tasemel. Samuti tuleb olla realistlik mastaapides – konkreetset Est-For projekti maht oluks meie keskkonna jaoks, eelkõige puidumaterjali toorme mahu nõudluse osas liiga suur. Samas on puidu maksimaalne väärindamine Eestis väga vajalik ja selle targa planeerimisega ja lahenduste leidmisega tuleb teiste projektide näol kindlasti edasi liikuda.

Elurikkuse Erakond - Kõige olulisem on riigil õppida Est-Fori tselluloositehase juhtumist rahva kaasamise vajalikkusest. Protsess, nagu paljud suurte taristute rajamise protsessid (sh Rail Baltica), sai alguse vaikselt tagatubades. Kui jätkub selline tagatubade lobistamise poliitika, mis välistab ausa elanikkonna kaasamise, siis hakkab see ühel hetkel mõjutama meie majanduse jätkusuutlikkust. Me peame olema väga tähelepanelikud, kui kusagil algatatakse järjekordselt "uuringuid", millel vaatamata kõlalisele sarnasusele pole sageli mingit seost teaduslike uuringute metodoloogiatega. Sageli on selliste uuringute meetodika üldse muudetud ettevõtte ärisaladuseks, mistõttu uuringu tulemuste hindamine on võimatu. Uuringute eest tasuvad ettevõtted sekkuvad väga jõuliselt uurimisprotsessi, mistõttu jääb üldsusele tegelikust olukorrast vale mulje.

Est-Fori tehase protsess on hea näide sellest, kuidas riik ei oleks tohtinud käituda. Riik ei tohi hakata eelistama ühe ettevõtte huve (valitsuse avalik toetus, õigusaktide muutmise jne). Ettevõtjad võivad välja tulla ükskõik kui pööraste ideedega, aga riigi asi on öelda selgelt, millised on keskkonnast tulenevad üldised piirangud, mille raamidesse peavad ettevõtjate plaanitavad tootmised ära mahtuma (konkreetse projekti puhul näiteks kasutatava puidu hulk ning vett ja õhku puudutavad nõuded) ning milline on kõigi ettevõtjate jaoks samasugused planeerimisreeglid. Est-Fori projekti puhul ilmnis, et valitsuse liikmed võtsid ühe ettevõtte suhtes ebaõiglaselt soosiva hoiaku, esitades ettevõtjate huve lausa riikliku huvina. Sarnaseid juhtumeid võib leida ka Rail Balticu planeerimisprotsessis. Elurikkuse erakond pooldab kindlasti Rail Balticu planeerimisprotsessi peatamist, vajaduste uuesti hindamist ja vajadusel uue planeerimise ning keskkonnamõjude hindamise algatamist, aga seekord juba läbipaistvalt tegelike alternatiivide, mitte ühe alternatiivi modifikatsioonide baasil.

Elurikkuse erakond leiab, et hiljuti muudetud planeerimisseadust tuleb kindlasti taas muuta, ja pöörduda tagasi eelmise planeerimisseaduse juurde, kaotades seadusest eriplaneeringu staatus ja ühtlasi mitte lubada detailplaneeringuga muuta üldplaneeringut. Leiame, et eriplaneeringute vorm ei ole demokraatlik ja sellise mugavusplaneerimise riskid ühiskonnale, loodusele ja majandusele on liialt suured, eriti kui arvestada meie tänast valitsemispraktikat, selle vähest läbipaistvust, korruptsioonikalduvust ning keskkonnajuhtimise-, keskkonnamõjude hindamise ja keskkonnavastutuse ebapiisavat taset.

Eestis on ka varem kehtinud planeerimisseaduse alusel olnud võimalik suuri ja riiklikult olulisi planeeringuid ning arendusi teha ning tasakaalus on olnud eri astme planeeringute vaheline ning ruumiline ja temaatiline sidusus. Paradoksaalselt on ebaselgete ja subjektiivsete riiklike ning rahvusvaheliste huvide kergemaks läbisurumiseks mõeldud eriplaneeringute kord hoopis ohtlikult kahandanud avalikkuse usaldust ausa, läbipaistva,

osapooli kaasava, erapooletu ja teadmispõhise ruumilise arengu planeerimise protsessi suhtes. Ruumilise planeerimise protsess peab käima käsikäes strateegilise ja temaatilise planeerimisega. Planeerimine peab olema läbipaistev ja osalemine algusest lõpuni kõigil huvilistel lihtne. Nii ruumilised kui ka strateegilised ja temaatilised plaanid peavad kujunema laiapõhjaliste

kaasamisprotsessidena avalikus ruumis. Kõige avatum oleks kasutada selleks Maa-ameti geoportaali ja/või Citizen OS laadseid osalusplatvorme jms nutitehnoloogiat.

Kindlasti peab riik olema jõulisem teadusteenuse ja innovatsiooni tellija, kuid ainus võimalus teadusteenuste abil mõnusa mineku saavutamine on läbi vaba teaduse. Uurimistulemuste ette määramine ja mõjutamine teeb vähesed rikkamaks.

Praegused planeerimisprotsessid ei sisalda endas võimalust tegevus ära jätta, vähemalt seni pole ükski planeeritud tegevus KMH negatiivse tulemuse tõttu ära jäänud. Üritatakse leida väikseima negatiivse keskkonnamõjuga alternatiiv, kuid pole määratletud tasemeid, millest alates me saame üldse keskkonnamõjusid aktsepteeritavaks pidada. Kui uuringu eesmärgiks on leida vähima mõjuga alternatiiv, siis on selge, et arendus tekib igal juhul.

Keskkonnaga seotud uuringutesse on liialt vähe kaasatud sotsiaalsete süsteemide asjatundjaid. Üldjuhul piirdub sotsiaalsete mõjude analüüs majandusliku efekti ja tervise efekti hindamisega. Kuna kõik arendused mõjutavad kogukondi väiksemal või laiemal territooriumil, siis oleks loogiline kaasata uuringutesse ka näiteks antropolooge.