

Eesti Keskkonnaühenduste Koda

Rahandusministeeriumile

Teie: 22.06.2021 nr 15-4/4791-1

Meie: 8.09.2021 nr 1-5/21/5147

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõust

Täname võimaluse eest rääkida kaasa Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade (LS) ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse (VTK) kokku panemisel. Esitan Eesti Keskkonnaühenduste Koja poolt järgnevad ettepanekud LS ja VTK eelnõu täiendamiseks:

- *Alapeatükk 1.2 "Planeeringuala"*

Planeeringuala käsitlev alapeatükk ei kajasta selle paiknemist Väinamere hoiualal, mis on ühtlasi osa samanimelisest Natura 2000 võrgustiku linnualast ja loodusalast. Tegemist on planeeringulahenduse seisukohalt otsustavalt olulise informatsiooniga, mistõttu on kohane see esitada ka planeeringuala kirjelduses. Teeme ettepaneku alapeatükki vastavalt täiendada.

- *Alapeatükk 2.1.3. "Põhimõtted looduskeskkonnaga arvestamiseks"*

Looduskeskkonnaga arvestamise põhimõtteid käsitlev peatükk ei kajasta planeeringuala paiknemist Väinamere hoiualal, mis on ühtlasi osa samanimelisest Natura 2000 võrgustiku linnualast ja loodusalast. Tegemist on põhimõttelise ning äärmiselt olulise infoga, mis võib osutada otsustavaks planeeringulahenduse seisukohalt, kuivõrd looduskaitseaduse § 32 lg (2) kohaselt on elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine hoiualal keelatud. Kohane on looduskeskkonnaga arvestamise põhimõtteid käsitledes välja tuua ka KeHJS § 45 nõuded, mille kohaselt peab Natura 2000 alade puhul eelkõige arvestama ala kaitse eesmärki ja ala terviklikkust ning planeeringut saab kehtestada, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ning otsustaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõjuta ebasoodsalt selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkust ega kaitse eesmärki. Alade puhul, mis sisaldavad esmatähtsaid liike ja elupaiku (nagu antud juhul) on erandid lubatavad ainult juhul, kui planeering on seotud inimese tervisega, elanikkonna ohutusega või olulise soodsas mõjuga keskkonnaseisundile. Teeme ettepaneku alapeatükki eeltoodud infoga täiendada.

- kl 10 – *Asukoha eelvaliku etapi käigus leitakse sobivaim alternatiiv püsiühenduse rajamiseks. Selleks visandatakse võimalikud aluskriteeriumide alusel trassikoridorid, võrreldakse neid kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete näitajate alusel ning otsustakse koridori alternatiiv, mis on püsiühenduse rajamiseks soodsaim nii looduskeskkonna, sotsiaalmajanduslike kui ka kultuuriliste näitajate osas. Eelistatud trassialternatiivi valikuks annavad olulise sisendi valdkondlikud uuringud ning mõjude hindamine. Püsiühenduse alternatiive (sild või tunnel) hinnatakse praamiühendusega, sh parendatud praamiühendusega jätkamise taustal. See tähendab, et mistahes*

kriteeriumi hindamisel tuleb lisaks silla või tunneli alternatiivide hindamisele, hinnata paralleelselt ka praamiühenduse mõju hinnatava kriteeriumi lõikes⁵.

Täiendada viimast lauset: "... ning et hindamistulemustest võib ka järelduda, et optimaalseimaks lahenduseks üle Suure väina ühenduse pidamisel võib osutuda ka püsiühenduse rajamisest loobumine." Täiendus loob suurema selguse selles osas, mis võib olla alternatiivide võrdluse tulemuseks: tasakaalustatud võrdluse tulemusena võib selguda, et parimaks lahenduseks on 0-alternatiiv ehk praamiliiklusega jätkamine.

- lk 10 – *Paralleelselt detailse lahenduse koostamisega koostatakse sobivaimale püsiühenduse alternatiivile eskiisprojekt ning viiakse läbi mõjude hindamine. Siin on mõjude hindamise eesmärgiks juba konkreetse tehnilise lahendusega kaasnevate mõjude hindamine ning leevendusmeetmete väljatöötamine.*

Juhime tähelepanu, et leevendavate meetmete välja töötamiseni tuleb jõuda juba asukoha eelvaliku etapis, vastasel juhul ei ole võimalik anda sisukat hinnangut erinevate alternatiivide elluviidavusele ega tegelikele keskkonnamõjudele. Ei ole võimalik langetada põhjendatud otsust silla või tunneli eelistamise vahel, kui pole lõpuni selge, kas mõlemad saavad olla elluviidavad ning milliste lisatingimustega on sel juhul vaja arvestada.

- lk 12 - *REP LS ja VTK koostamisel on lähtunud vähemalt järgmistes varem teostatud töödest, sh uuringutest:*
 - *Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne ning KSH käigus läbiviidud uuringud...*

Teeme ettepaneku arvestada lähteandmetena koos sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava ja selle KSH aruandega ka [Eesti Keskkonnaühenduste Koja 28.03.2012 Vabariigi Valitsusele saadetud märgukirja](#), kuna see sisaldab [M. Ellermaa ekspertarvamust linnustiku](#) ning V. Pilätsi ekspertarvamust mereimetajate ([eesti k. tõlge; inglise k.](#)) teemal, mis on oluliseks täiendavaks infoks KSH tulemuste kõrval. Juhime tähelepanu, et viidatud KSH aruanne on oma lõppjärelustes vastuolus selle käigus läbiviidud uuringutega linde (Leito 2010) ja hülgeid (Jüssi 2010) puudutavates küsimustes, mistõttu on ekslik lähtuda KSH aruande lõppjäreldest. Natura väärtuste kaitse küsimustes tuleb lähtuda Leito ja Jüssi uuringute tulemustest, kinnitavad oma eksperthinnangutes Ellermaa ja Piläts.

- *k 16, peatükis 2.2. Trassiasukoha alternatiivide valiku kriteeriumid: Geoloogia – eelistatud on geoloogiliselt lihtsamini teostatav alternatiiv. ... Põhimaterjalide vajadus – eelistatud on alternatiiv, mille rajamiseks on põhimaterjalide vajadus väiksem ning mille kättesaadavus on tagatud. ... Ehitus/rajamismaksumus – eelistatud on trassialternatiiv, mis on kõige väiksema rajamismaksumusega. ... Hoolduskulu – eelistatud on trassialternatiiv, mille hoolduskulu on madalaim.*

Suure väina püsiühenduse rajamisel on selged keskkonkakaitsetelised piirangud – Natura väärtuste kahjustamise vältimise vajadus, mis tähendab, et rajada ja seega ka eelistatuks valida saab vaid alternatiivi, mille puhul keskkonkakaitsetelised tingimused on täidetud / neid on võimalik täita, vt LKS § 32 lg (2) ja KeHJS § 45. Seega tuleb esmaseks valikukriteeriumiks seada Natura ala terviklikkuse säilimine ja kaitse-eesmärkide mitte kahjustamine ning ülejäänud kriteeriumite alusel saab võrdlema asuda vaid neid alternatiive, mis on esmase valikukriteeriumi läbinud. Teeme ettepaneku seada alternatiivide valiku kriteeriumitele vastavad kaalud. Vastasel juhul on oht, et välja valitakse alternatiiv, mida on

küll lihtsam ja odavam rajada, kuid mille elluviimine osutub Natura ala kahjustamise tõttu tegelikkuses siiski võimatuks.

Praeguse valikukriteeriumite sõnastuse põhjal on tulemus lihtsasti ette ennustatav – kvaliteetsel lahendusel, mis on ehk ressursside suhtes veidi nõudlikum, ei saa selliste kriteeriumite puhul olla kuigi suurt võimalust esile kerkida. Tegemist on kriteeriumitega, mille põhjal osutub valituks kõige lihtsam ja odavam lahendus, kuivõrd selliseid tingimusi sead vaid kriteeriume on arvuliselt rohkem; odav ja lihtne ei tohiks aga nii suure ja olulise objekti puhul kindlasti olla eesmärgiks. Teeme ettepaneku valikukriteeriumite liigendus ja sõnastus veelkord läbi mõelda ja seada kriteeriumid selliselt, et valituks saaks osutada eelkõige kitsendavaid tingimusi arvestav ja vajadustele vastav, mitte aga tingimata kõige lihtsam ja odavam alternatiiv.

- *lk 17 – 2.3.1. Asukohavaliku teostamise käigus läbiviidavad uuringud*

Nimekirjas on mereimetajate uuring olemasoleva olukorra kaardistamiseks, käsitiivaliste uuring ja linnustiku uuring, kuid ei ole täpsustatud, mis on uuringute sisu ega lisatud viited seda selgitavale materjalile. Sellises sõnastuses võivad need uuringud kujutada endast ükskõik mida, ka olemasolevatele andmetele tuginevat lihtsat analüüsi. Teeme ettepaneku sõnastada uuringute sisu ja meetodika loetelus täpsemalt või lisada viited selgitavale materjalile, kuivõrd valdkonna ekspertide hinnangud ja ettepanekud sel teemal on sama töö raames tellitud ja olemas, lisadena ka esitatud.

Juhime tähelepanu, et liiklusuuringut läbi viies ja prognoose koostades on vajalik arvestada kliimamuutustest tulenevate ja järjest aktuaalsemate piirangutega nii kasvuhoonegaaside emissiooni vähendamisel kui ka energiakasutuse piiramisel. See tähendab, et arvestada tuleb ka variantidega, mille kohaselt liiklusvood maanteel jäävad praegusele tasemele või isegi kahanevad.

- *lk 18 – ptk 2.3.2 Detailse lahenduse koostamise käigus läbiviidavad uuringud*

Palume võtta arvesse, et detailse lahenduse koostamise käigus võib osutada vajalikuks läbi viia eraldi uuringud leevendavate meetmete kavandamiseks, vähendamaks mõju nahkhiirtele ja lindudele ning täiendada vastavalt ptk 2.3.2 sõnastust.

- *lk 19 – hinnatakse planeeringu elluviimisega kaasnevaid olulisi mõjusid (KeHJS-e mõistes) ja tavalisi mõjusid*

Palume lahti seletada, mida tähendab “tavalised mõjud” ning miks neid on vaja hinnata, kui need ei ole KeHJS mõistes olulised?

- *lk 19 ptk 3.1 Mõjude hindamise meetodika*

Teeme ettepaneku selgelt välja tuua, millises etapis (alternatiivide võrdlus ja detailse lahenduse etapp) miski toimub, nt asjakohaste mõjude hindamine, Natura hindamine. Teksti põhjal võib jõuda järelduseni, et ikka alternatiivide võrdlemise etapis tuleb mõlemad läbi viia, kuid hea oleks ka näiteks üks selge skeem, millel on muuhulgas viidatud, millal (mis etapis) ja millistel alustel langetatakse vajadusel otsus Natura erandi tegemise kasuks. Samuti, millises etapis, millise info alusel ja millises täpsusastmes töötatakse välja leevendavad meetmed. Juhime tähelepanu, et erinevate alternatiivide keskkonnamõju osas saab lõplikke järeldusi teha vaid koos leevendavate meetmetega.

- *lk 35 – Maakasutusest tuleneva KHG (CO₂) heite hindamisel on soovitatav aluseks võtta rahvusvaheliselt tunnustatud IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ehk Valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli juhendmaterjalid, täpsemalt*

*LULUCF (Land Use, Land-use change and Forestry) ehk maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse sektoris KHG heite hindamise meetodika*²⁹,

Teeme ettepaneku sõnastada sama lause konkreetse tingimusena: "Maakasutusest tuleneva KHG (CO₂) heite hindamisel tuleb võtta aluseks ...". Kui teadaolevalt on veel pädevaid meetodikaid, siis tuleks ka need ära nimetada ning sõnastada tingimus valikuvõimalusena. Soovituse andmine jätab võimaluse mõjuhindajal valida ka meetodika, mis ei pruugi olla siintooduga samal tasemel.

- *lk 37 – SPÜ jaoks on alternatiiviks parvlaevaühendus, eeldusega, et senine parvlaevaliiklus jätkub sarnasel tasemel.*

Miks käsitletakse alternatiivina parvlaevaühendust senisel tasemel, kas see on maksimaalselt parim võimalik? Teeme ettepaneku käsitleda SPÜ alternatiivina võimalikult heal tasemel, st nõudlusele maksimaalselt hästi vastavat ning energiakasutuselt optimaalset parvlaevaühendust.

- *lk 38 – Liiklusprognosis sisaldab püsiühenduse ületuste prognoosi nii keskmise majanduskasvu kui ka aeglasema majanduskasvu stsenaariumi tingimustes.*

Teeme ettepaneku teha prognoos ka negatiivse majanduskasvu võimalust arvestades. Kliimasoojenemise avaldumise ning sellega kohanemiseks ja selle leevendamiseks rakendatavate meetmete kontekstis, sh KHG heite vähendamise ning kliimaneutraalsuse saavutamise eesmärgid, muutub järjest käegakatsutavamaks majanduskasvul põhineva mudeli hülgamise ning tarbimismahtude vähendamise vajadus.

- *lk 40 – 3.4.1. Mõju hindamine maastikule ja vaadetele*

Juhime tähelepanu, et soovi korral on võimalik maastikku sobivateks ja pilku püüdvateks maamärkideks kujundada ka tunneli suudmed. Nii silla kui tunneli puhul sõltub visuaalne lõpptulemus olulisel määral arhitektuursest lahendusest, mis ei ole praeguse planeeringu etapis teada. Küll aga võiks visuaalse mõju analüüsi tulemusena seada planeering tingimusi (mitte soovitusi) võimalikult hea arhitektuurse lahenduse kujundamiseks/valimiseks, kui sellised aspektid analüüsi käigus kooruvad ning tuua selline eesmärk välja ka lähteülesandes.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Laura Uibopuu

Eesti Keskkonnaühenduste Koja koordinaator