

Eesti Keskkonnaühenduste Koda

Rahandusministeeriumile

Teie: 26.11.2021 nr 15-4/8369-1

Meie: 6.01.2022 nr 1-5/22/5281

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu täiendatud lähteseisukohtadest ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõust

Täname võimaluse eest kommenteerida Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamiskavatsuse täiendatud eelnõud. Heameel on näha, et Natura ning looduskeskkonna teemadel on dokumenti üksjagu täiendatud. Eesti Keskkonnaühenduste Koja (EKO) jaoks on siiski vastuvõetamatu, et planeeringu lähteseisukohtades ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuses (edaspidi LS) ei defineerita planeeringu koostamise aluseks olevat avalikku huvi. LS p1 on selgelt järeldatav, et planeeringu mõte on selgitada, kas rajada sild või tunnel – parvlaevauhendus tuleb arvesse vaid nullalternatiivina. Samas pole arusaadav, mis on silla või tunneli rajamise aluseks olev avalik huvi. Seda täpselt defineerimata puudub eriplaneeringu koostamiseks õigustus ja planeerimisprotsessil pole ka selget sihti.

Praeguses sõnastuses jääb püsiühenduse rajamise eesmärk segaseks. LS kohaselt (p 1.1) on nimetatud kaht liiklusühenduse rajamise eesmärki. Tegelikult ei ole kumbki neist eesmärk: „piirkonna eripäradega arvestamine“ ei ole liiklusühenduse eesmärgiks, vaid see on üksnes kaalutlus, mida liiklusühenduse tagamisel tuleb arvesse võtta; samuti ei ole „turvaline, usaldusväärne, pidev ja tõhus ühendus“ liiklusühenduse eesmärk, vaid on selle omaduste kirjeldus. Tegelikule eesmärkidele viidatakse LS-s ebamääraselt ja ebajärjekindlalt, näiteks LS teksti avalausest selgub, et eesmärgiks on mingite nimetatud „piirkondade konkurentsivõime suurendamine ja ääremaastumise vähendamine“, kuid hiljem viidatakse ka nt jätkusuutlikkusele.

Kokkuvõtvalt on silla või tunneli üksikasjalik kavandamine, rääkimata valmishitamisest, riigi raha raiskamine, kui sellise püsiühenduse rajamiseks tegelikult puudub piisav avalik huvi. See tähendab, et vastav huvi peab olema selge enne silla või tunneli detailset kavandamist ja see huvi peab olema planeeringu lähteülesandes ka selgelt defineeritud.

EKO jaoks jääb arusaamatuks, miks püsiühendusega seonduva avaliku huvi kaalu tuleb LS kohaselt hinnata alles Natura erandi raames hüvitusmeetmete kava koostamisel (p 3.2.1). Seniste uuringute põhjal on teada, et sillal on ebasoodne mõju Natura võrgustikule, mida pole võimalik leevendada. Kui planeeringu konflikt Natura võrgustiku eesmärkidega on ette teada või väga tõenäoline, siis on kohe mõttekas ära teha huvide esialgne kaalumine Natura erandi tähenduses, et vältida ressursside asjatut kulutamist detailselt kavandamisele ja uuringutele. Pole võimalik teha ei esmast ega hilisemat detailset kaalumist, kui

püsiühendusega seonduv avalik huvi pole täpselt teada, sh kui pole teada, kas see huvi on üldse käsitletav mõne avaliku huvina, mis loodusdirektiivi kohaselt võimaldab erandi teha. Kokkuvõtvalt võib püsiühenduse üksikasjalik kavandamine osutada riigi raha raiskamiseks, kui planeeringu konflikt Natura võrgustiku eesmärgiga on tõenäoline, kuid pole tehtud esmast kaalumist, kas püsiühendusega seonduv avalik huvi on ülekaalukas Natura erandi tähenduses. **Jääme oma varasema ettepaneku juurde: sõnastada ülekaalukas avalik huvi eriplaneeringu lähteseisukohtades.**

Juhime tähelepanu, et LS on vastuolus Eesti Natura erandi juhisega (Peterson, Kaja; Kutsar, Riin. 2020. „Juhised loodusdirektiivi art 6.4 rakendamiseks Eestis: Natura hindamise eranditegemine.“), millele LS-is ka ei viidata. Ülekaalukate avalike huvide defineerimine toimub LS kohaselt hüvitusmeetmete kava koostamisel. Eesti vastavas juhendis asutakse aga seisukohale, et avalik huvi tuleb defineerida vaheseisukohas enne hüvitusmeetmete kava koostamist. Vaheseisukohas tuleb märkida, millisest tegevusalternatiivist lähtutakse ning selgitada erandi tegemise kaalutlusi, ülekaaluka avaliku huvi olemust ja edasise mõjuhindamise ja tulemuste avalikustamise ajakava. Vaheseisukohast tuleb menetlusosalisi kirjalikult teavitada ja see avalikustada (lk 20). **Teeme ettepaneku arvestada LS-s ja hilisemas protsessis nimetatud juhisega.**

Samuti juhime tähelepanu, et LS-s ei nõuta lähtumist Euroopa Komisjoni teatisest (2021/C 437/01) „Natura 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta“. **Teeme ettepaneku lisada LS-sse vastav nõue.**

EKO jaoks jääb ka arusaamatuks, kuidas on LS-s ja VTK-s esitatud liiklusprognoside käsitus ühildatav praeguse kliimapoliitilise kursiga? LS ja VTK koostajad leiavad, et kahanevate liiklusmahtude käsitlemiseks prognoosis puudub alus, samas on Eesti ja EL võtnud endale selged eesmärgid kasvuhoonegaaside heite vähendamisel; transpordisektori heide moodustab koguheitest märkimisväärse osa ning on üsna vältimatu, et ka siin on piirangud vajalikud. **Jääme oma varasema ettepaneku juurde: käsitleda liiklusprognoosi koostamisel ka kahaneva liiklusvoo varianti.**

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Laura Uiboopuu

Eesti Keskkonnaühenduste Koja koordinaator