

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel, veebruar 2021

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
		<p>keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõu punkti 4.2. „Kaasamine ja koostöö“ ning lisada kaastavate nimekirja MTÜ Läänemaa Rannakalanduse Selts, kaasamise eesmärk: Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegia rakendamine, sh väikesadamate arendamisega seonduvalt.</p> <p>Eelnõus on kaasatavate nimekirjas MTÜ Liivi Lahe kalanduskogu, mille tegevusalaks on peamiselt Liivi ja Pärnu laht. Lääneranna valla rannakalurid, sh Virtsu piirkonna kalurid, on tegevad MTÜ-s Läänemaa Rannakalanduse Seltsis (https://lrs.ee/). Eelmainitud seltsi liige on ka Lääneranna vald.</p>	
EESTI KESKKONNAÜHENDUSTE KODA	06.01.2022	<p>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 mõtte on selgitada, kas rajada sild või tunnel – parvlaevaühendus 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.</p> <p>Praeguses sõnastuses jääb püsiühenduse rajamise eesmärk segaseks. LS kohaselt (p 1.1) on nimetatud kaht liiklusühenduse rajamise</p>	<p>Selgitame, et riigi ülesanne on tagada ühendus mandri ja saarte vahel. Täna on see tagatud ja riigi poolt doteeritud parvlaevaühendusega. Riigi ülesanne on seda teha võimalikult säästlikult – seda nii looduskeskkonna vaates kui ka majanduslikus mõttes. Samas peab ühendus, mistahes valitud viisil, tagama stabiilse ühenduse mandri ja saarte vahel nii reisijatele kui ka kaupadele. Seetõttu on käesoleva planeeringu eesmärk selgitada välja, milline ühendusviis on mandri ja saarte vahel pikas perspektiivis kõige säästlikum. Seda nii looduskeskkonna jaoks kui ka majanduslikus mõttes.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel, veebruar 2021

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
		<p>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 nimetamata „piirkondade konkurentsivõime suurendamine ja ääremaastumise vähendamine“, kuid hiljem viidatakse ka nt jätkusuutlikkusele.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Samal ajal peab ühendus olema võimeline kohanema ajas muutuva sotsiaalmajandusliku olukorraga – elanike liikumisvajaduse tagamine, kaubavedude kindlus, siseturism jne. Kokkuvõtvalt ongi see avalik huvi, mis on käesoleva riigi eriplaneeringu koostamise tinginud.</p> <p>Märgime täiendavalt, et täiendame muuhulgas Keskkonnaameti ettepanekust tulenevalt Natura hindamise käsitlust lähteseisukohtades ning markeerime, et hüvitusmeetmete kava koostamise eelduseks on avaliku huvi selge sõnastamine. Meie hinnangul on käesoleva planeeringu algatamisel avalik huvi selge – riigi kohustus tagada ühendus mandri ja saarte vahel. Küsimus on, millisel viisil on see parim.</p> <p>LS ja VTK eesmärki on selgitusest tulenevalt täiendatud.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel, veebruar 2021

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
		<p>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 osutuda 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.</p> <p>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</p>	

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel, veebruar 2021

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
		<p>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 juhiseiga.</p> <p>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</p>	
		<p>EKO jaoks jääb ka arusaamatuks, kuidas on LS-s ja VTK-s esitatud liiklusprognooside 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.</p>	<p>Selgitame, et kahanevatele liiklusmahtudele tuginemine ei ole kooskõlas planeeringu eesmärgiga. Kui lähtume liiklusmahtude vähenemisest, ei ole vaja ka parvlaevaühendust parendada, sh täiendavaid laevu liinile tuua. Trendid ei toeta kahanevat liiklusprognoosi. Riigi eriplaneeringu algatamisega ei ole Vabariigi Valitsus andnud ülesannet vähendada või muuta liikumisharjumusi, piirata kaubavedusid jmt. Kahanevale liiklusprognoosile tuginev ühenduse kavandamine ei ole kooskõlas ka</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel, veebruar 2021

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
			<p>üldise regionaalarengu toetamise vajadusega ning vähendaks oluliselt Saaremaa ja Muhu sotsiaalmajanduslikku konkurentsivõimet. Ühendus saarte ja mandri vahel peab olema tagatud viisil, mis toetab liikuvust, mitte ei takista seda.</p>
<p>KESKKONNAAGENTUUR</p>	<p>10.01.2022</p>	<p>Keskkonnaagentuuril puuduvad ettepanekud Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsusele.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
<p>AS SAARTE LIINID</p>	<p>07.01.2022</p>	<p>AS Saarte Liinid on regionaalse ühenduse tagamisega seotud taristuobjektide haldamisega seotud 27 aastat. Suure väina püsiühenduse mõjude hindamise Dokument on oma ülesehituselt väga loogiline ja selgelt sõnastatud. Püüame oma ettepanekutes tähelepanu juhtida eelkõige neile lõikudele, kus kriitilise lähenemise vajadus on kõige ilmsem. Oleme oma senise tegevuse jooksul kogunud andmete põhjal seisukohal, et Dokumendi ülesehitus ja rõhuasetused ei ole täiel määral vastavuses põhieesmärkidega, mis on sõnastatud Dokumendi punktis 1.1</p> <ul style="list-style-type: none"> – tagada turvaline, usaldusväärne, pidev ja tõhus ühendus, mis aitab ühtlasi saavutada piirkonna majandusliku ja demograafilise tasakaalu – ligipääsetavus usaldusväärse, 	<p>Märkuse nr 1.1. ja 1.2. osas täheldame, et kõikide püsiühenduse alternatiivide kaalumise puhul tuleb hinnata ka nende kasutamisega seonduvaid riske, sh riske ekstreemsetest ilmastikuoludest, mis võivad tingida kavandatava ühenduse, sh püsiühenduste, sulgemise. Ka parvlaevaühendus võib näiteks tugevate tuulte korral katkeda ning sel juhul ei ole abi teistel liinidel sõitvatest laevadest. LS ja VTK dokumendis on alternatiivide hindamise ühe kriteeriumina sätestatud „vastupanuvõime kliimamuutustele“, mis tähendab, eelistatud on alternatiiv, mis on kliimamuutuste osas</p>