

Vabariigi Valitsuse korralduse „Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ eelnõu seletuskiri

1. SISSEJUHATUS

1.1. Sisukokkuvõte

Vabariigi Valitsuse korraldusega algatatakse Rahandusministeeriumi ettepanekul Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi taotletud Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks, sh turvalisuse tagamiseks vajaliku taristu riigi eriplaneering ning keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi *KSH*). Riigi eriplaneeringu koostamist korraldab Rahandusministeerium.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna Harju talituse riigi eriplaneeringute koostamise nõunik Heddy Klasen (tel 611 3233, e-post heddy.klasen@fin.ee), planeeringute osakonna nõunik Külli Siim (tel 611 3129, e-post kylli.siim@fin.ee) ja planeeringute osakonna juhataja asetäitja Tiit Oidjärv (tel 611 3151, e-post tiit.oidjarv@fin.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi õigusosakonna jurist õigusosakonna juhataja ülesannetes Virge Aasa (tel 611 3549, e-post virge.aasa@fin.ee).

2. KORRALDUSE EESMÄRK

Korralduse eesmärk on algatada riigi eriplaneering ja KSH, et kavandada püsiühendus (sild või tunnel) üle Suure väina mandrilt Muhu saarele. Püsiühendus on riigimaantee (riigitee). Riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse mereala ja maismaad hõlmav terviklik ruumilahendus püsiühenduse (silla või tunneli) ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Näiteks planeeritakse püsiühenduse toimimiseks vajalikud trassid ja tehnovõrgud, kergliiklusteed, elektri- ja sidevarustus jmt, määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud planeerimisseaduse (PlanS) § 126 lg-s 1 nimetatud asjakohased riigi eriplaneeringu ülesanded.

Praegusel ajal teenindavad mandri ja Muhu saare vahelist Virtsu-Kuivastu liini kaks parvlaeva: Piret ja Tõll. Suvisel tippaajal teenindab liini lisaks parvlaev Regula. Laevad kuuluvad vedajale TS Laevad OÜ. Maanteeamet tellib liinile lisamahtu, sest olemasolevate laevade ressurss on suviti ammendunud. Selleks on TS Laevad OÜ-l plaanis soetada veel üks parvlaev, mille hinnanguline maksumus on 21–25 mln eurot. 2019. aastal oli Virtsu-Kuivastu liini teenuse kogukulu 16 135 914,27 eurot. Piletite müügist saadud tulu moodustas 8 276 744,82 eurot ning riigipoolne toetus liinile oli 7 859 169,45 eurot. TS Laevad OÜ ja riigi vahel sõlmitud leping kehtib kuni 30.09.2026. Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise eesmärk on teha ettevalmistused Suure väina püsiühenduse rajamiseks.

3. EELNÕU SISU

Eelnõu punkti 1 kohaselt algatab Vabariigi Valitsus PlanS § 28 lg 1 alusel ning kooskõlas keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lõike 1 punktiga 2

Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ning KSH. PlanS § 4 lg 2 p 5 kohaselt tuleb riigi eriplaneeringu raames hinnata ka planeeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslike, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid.

Kavandatav Suure väina püsiühendus on riigi eriplaneeringu objekt

PlanS § 27 lg 1 kohaselt on riigi eriplaneeringu eesmärk sellise olulise ruumilise mõjuga ehitise püstitamine, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi. Riigi eriplaneering koostatakse eelkõige maakonnaülestes huvide väljendamiseks riigikaitse ja julgeoleku, energeetika, gaasi transpordi, jäätmemajanduse ning maavarade kaevandamise valdkonnas või eespool nimetatud huvide väljendamiseks avalikus veekogus ja majandusvööndis.

PlanS § 27 lg 2 kohaselt tuleb riigi eriplaneering koostada riigi territooriumi või selle osa kohta riigimaantee ja selle toimimiseks vajalike ehitiste püstitamiseks, kui ehitis vastab PlanS § 27 lg-s 1 nimetatud tingimustele.

Kavandatav Suure väina püsiühendus on olulise ruumilise mõjuga ehitis

PlanS § 6 p 13 kohaselt on oluline ruumiline mõju selline mõju, millest tingitult muutuvad eelkõige transpordivood, saasteainete hulk, külastajate hulk, visuaalne mõju, lõhn, müra, tooraine või tööjõu vajadus ehitise kavandatavas asukohas senisega võrreldes oluliselt ning mille mõju ulatub suurele territooriumile. Suure väina püsiühendus on olulise ruumilise mõjuga ehitis eelkõige seetõttu, et püsiühendusest tingituna muutuvad transpordivood ja külastajate hulk ning kavandataval püsiühendusel on visuaalne mõju. Nimetatud mõjud ulatuvad suurele territooriumile.

Kavandatava Suure väina püsiühenduse asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik ja rahvusvaheline huvi

PlanS seletuskirja järgi saab riiklike huvide all eelkõige mõista kogu riiki hõlmavaid üldisi huve. Riiklik huvi võib olla näiteks seotud riigikaitse või julgeolekuga, energia tootmise või üleriigilise transpordiga. Riikliku huvi alla kuulub näiteks ka looduskaitse ning muinsuskaitse, sest tegu on kohalikest tasandist kõrgemate üldiste väärtustega, mida peab kogu riigi territooriumil võrdselt kaitsma.¹ Riigikohtu halduskolleegium on täiendavalt selgitanud, et ehitise asukoha vastu võib esineda suur riiklik huvi ka seetõttu, et ehitisel või selle kasutamisel võib olla oluline negatiivne kõrvalmõju üleriigilise tähtsusega avalikele huvidele.² PlanS seletuskirja järgi peaks riigi eriplaneeringu koostamise eelduseks olev suur riiklik huvi väljenduma eelkõige riigi strateegilistest dokumentidest ehk arengukavadest, strateegiatest, samuti Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist jt dokumentidest, kus riik on väljendanud oma huve.³ Lisaks on riiklik huvi ka mõju või seosed teiste riikidega, seega võib planeeritav riiklikku huvi kandev ehitis olla ühtlasi ka rahvusvahelise huvi objektiks.⁴

1 Seletuskiri planeerimisseaduse juurde, lk 41. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/fc811573-8339-4f19-8064-9679fd001f43/Planeerimisseadus>.

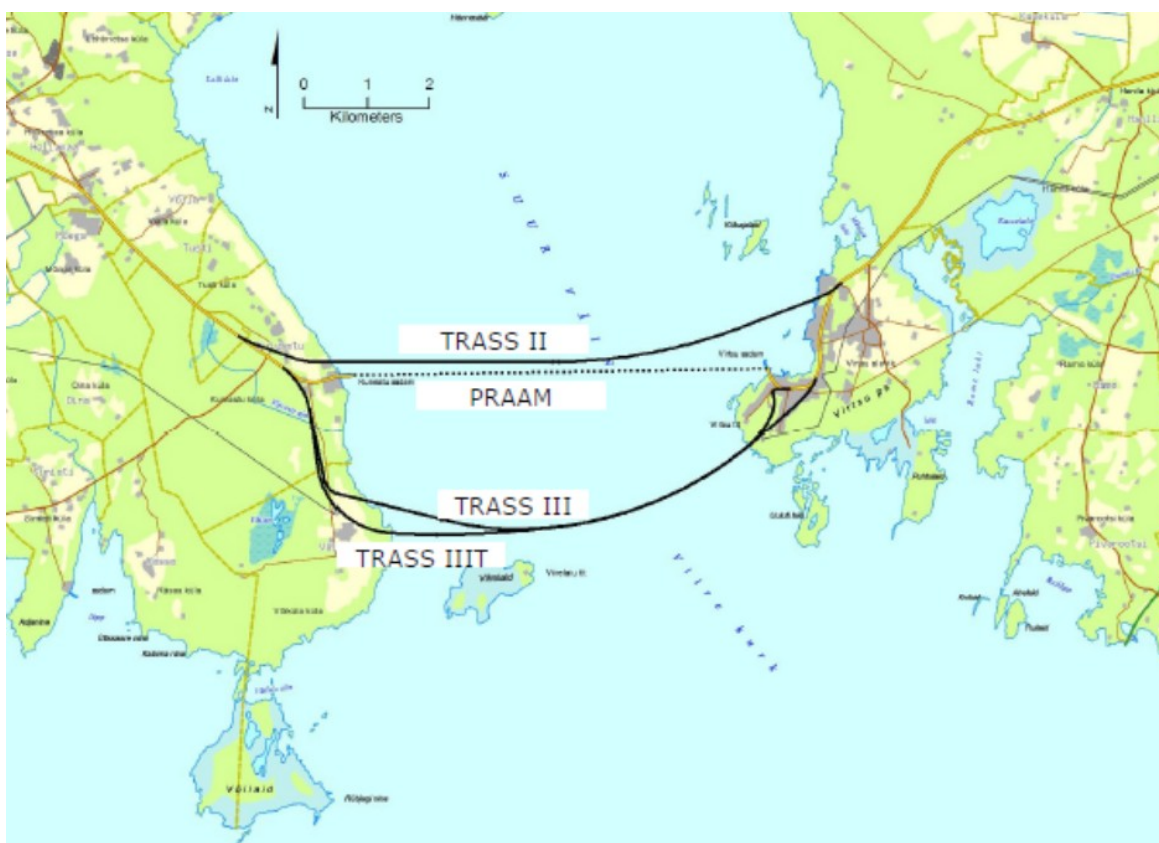
2 RKHKm 11.10.2018, 3-17-2132, p 11.

3 Seletuskiri planeerimisseaduse juurde (viide 1), lk 80.

4 Seletuskiri planeerimisseaduse juurde (viide 1), lk 41.

Riik on enda huvi Suure väina püsiühenduse vastu väljendanud mitmetes strateegilistes dokumentides. Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368 „Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ kehtestamine“ kehtestatud üleriigilises planeeringus⁵ selgitatakse, et *Saare maakonna ligipääsetavuse parandamiseks võib riik teha otsuse rajada püsiühenduse üle Suure väina, mis lühendaks maanteeõidukite ülesõiduaega.* Üleriigilise planeeringu joonisel 7 on Suure väina püsiühendus kajastatud kui potentsiaalne fikseeritud ühendus.

Suure väina püsiühendus on kajastatud ka riigihalduse ministri 27.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/94 „Saare maakonnaplaneering 2030+“ kehtestatud Saare maakonnaplaneeringus⁶ ja riigihalduse ministri 22.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/70 „Maakonnaplaneeringu 2030+ kehtestamine Lääne maakonnas Haapsalu linnas, Lääne-Nigula vallas, Vormsi vallas ja Pärnu maakonnas osaliselt Lääneranna vallas“ kehtestatud Lääne maakonnaplaneeringus⁷.



Joonis 1. 2011. aastal koostatud „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kavas“ esitatud Suure väina püsiühenduse alternatiivid. Trass II ja trass III tähistavad silla ja trass III T tunneli trassialternatiivi. Punktiiriga on tähistatud olemasolev parvlaevavahendus.

Lääne maakonnaplaneeringus on kavandatava Suure väina püsiühenduse silla- ja tunnelivariandi maismaotste alternatiivid kajastatud vastavalt Vabariigi Valitsuse 10.03.2006 korralduse nr 170 alusel koostatud „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kavale“ (edaspidi *kava*) (joonis 1).⁸ Kava koostamisel viidi läbi ka KSH⁹, kuid kava ei ole tänaseni kehtestatud.

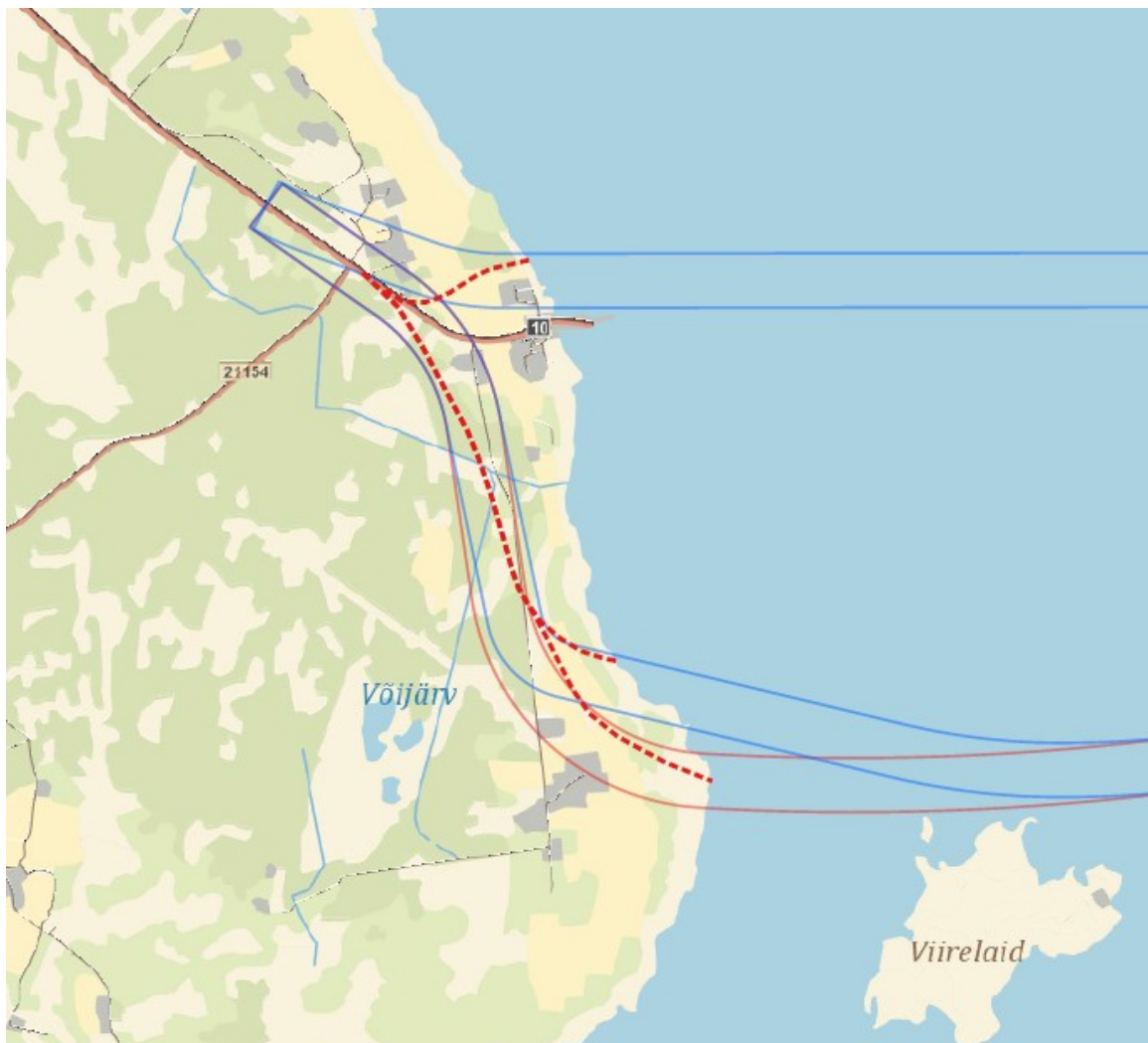
5 https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

6 <https://maakonnaplaneering.ee/saare-maakonnaplaneering>

7 <https://maakonnaplaneering.ee/laane-maakonnaplaneering1>

8 https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/plan_november_est_final.pdf

Saare maakonnaplaneeringus on kavandatava Suure väina püsiühenduse silla- ja tunnelivariandi maismaatoste alternatiivide trasside kulgemist täpsustatud arvestades kava KSH soovituslikke leevendusmeetmeid (joonis 2). Veel selgitatakse Saare maakonnaplaneeringus, et *Arenguvajaduste täpsustumisel koostatakse maakonnaplaneeringu jätkutegevusena riigi eriplaneering. Riigi eriplaneeringuga teostatakse asukohavalik ning määratakse püsiühenduse täpne asukoht Saare ja Lääne maakonna piirnevas sisemeres.*



Joonis 2. Joonisel on punase punktiiriga tähistatud Saare maakonnaplaneeringus täpsustatud Suure väina püsiühenduse maismaa otste trassialternatiivide kulgemine Muhu saarel 2011. a kava trassikoridoride sees.

Lisaks on Suure väina püsiühendus kajastatud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019–2023¹⁰ transpordi ja taristu valdkonna punktis 14.15: *Algatame riikliku eriplaneeringu Saaremaa silla rajamise võimaluste kaardistamiseks, küsides seejuures kohaliku kogukonna arvamust.*

9

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/suur_vain_ksh_aruanne_heakskitmiseks_est_2011-05-31.pdf; <https://www.mnt.ee/et/tee/saaremaa-pusiuhenduse-arendamine#tab-4>

10 Vabariigi Valitsuse 30.05.2019 korraldusega nr 130 kinnitatud Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm 2019–2023.

https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/valitsus/RataseIIvalitsus/vabariigi_valitsuse_tegevusprogramm_2019-2023.pdf

Suur riiklik huvi kavandatava Suure väina püsiühenduse vastu seisneb selleski, et ehitisega võib kaasneda oluline negatiivne mõju üleriigilise tähtsusega avalikele huvidele, mh merekeskkonnale, Natura aladele jt piirkonna loodusväärtustele, sh elusloodusele (eelkõige silla puhul) ning põhjavee seisundile (eelkõige tunneli puhul).

Võimalik rahvusvaheline huvi kavandatava Suure väina püsiühenduse vastu on seotud sellega, et tõenäoliselt oleks kavandatava ehitise riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise korral tegemist piiriülese mõju hindamise juhtumiga, kuhu tuleb kaasata naaberriigid. Võimalik rahvusvaheline huvi on seotud ka sellega, et kavandatav tegevus võib mõjutada viietherhülge elupaikasad ja liikumisteid. Viietherhüljes on 2019. a andmetel väljasuremisohus olev ja HELCOM-i punasesse nimekirja kantud liik.

Suure väina püsiühenduse korral kavandatakse riigimaanteed

PlanS § 27 lg-s 2 on loetletud konkreetsed ehitised, mille puhul koostatakse riigi eriplaneering eeldusel, et nende asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi. Mõeldud on eelkõige ehitisi, mille ehitamisest sõltub märkimisväärselt kogu riigi või selle suure osa sotsiaal-majanduslik areng. Selliste ehitiste hulka kuulub ka riigimaantee koos selle toimimiseks vajalike ehitistega. Kavandatava püsiühenduse puhul on tegemist riigimaanteega (riigiteega).

Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegium leidis, et PlanS § 27 lg 2 esitab näitliku loetelu ehitistest, mille (ja mille toimimiseks vajalike ehitiste) puhul tuleb riigi eriplaneeringu koostamisel küll igal üksikjuhul ära näidata, et need vastavad PlanS § 27 lg-s 1 väljendatud tingimustele, kuid mille puhul nende tingimuste täitmist seaduse tasemel eeldatakse. Selle löike teine funktsioon on kehtestada loetelu objektidest, mille planeerimisel on riigi eriplaneering planeeringuliigina kohustuslik, kui PlanS § 27 lg 1 esimese lause tingimused on täidetud.¹¹

Lähtudes eelnevast on Suure väina püsiühendus riigi eriplaneeringu kohustuslik objekt PlanS § 27 lg-te 1 ja 2 kohaselt, sest planeeringu eesmärk on rajada olulise ruumilise mõjuga riigimaantee, mille asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik huvi. Lisaks kavandatakse Suure väina püsiühendust avalikku veekogusse, mis on PlanS § 27 lg 1 järgi samuti riigi eriplaneeringu olemuslikuks tunnusteks.

Eelnõu punkti 2 järgi on riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise eesmärk kavandada püsiühendus (sild või tunnel) üle Suure väina mandrilt Muhu saarele. Püsiühendus on osaks kavandatavast ja olemasolevast riigimaanteest. Riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse mereala ja maismaad hõlmav terviklik ruumilahendus püsiühenduse ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Näiteks planeeritakse püsiühenduse toimimiseks ja turvalisuse (sh liiklusturvalisuse) tagamiseks vajalikud trassid ja tehnovõrgud, kergliiklusteed, elektri- ja sidevarustus, määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud PlanS § 126 lg-s 1 nimetatud asjakohased riigi eriplaneeringu ülesanded.

Riigi eriplaneeringu menetlus koosneb kahest etapist:

- 1) asukoha eelvaliku tegemisest ja
- 2) valitud asukohas detailse lahenduse koostamisest.

¹¹ RKPJKo, 18.01.2019, 5-18-4, p 74.

Pärast riigi eriplaneeringu ja KSH algatamist tehakse kavandatavale ehitisele sobivaima asukoha leidmiseks asukoha eelvalik, mis on riigi eriplaneeringu detailse lahenduse väljatöötamise alus. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta. Eelnõu kohase Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu puhul kaalutakse 2011. aasta kavas valitud silla- ja tunneli alternatiive ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive. Muhu saarel arvestatakse täiendavalt Saare maakonnaplaneeringus püsiühenduse maismaaotste kulgemise osas tehtud täpsustustega. Seejuures kaalutakse lisaks erinevatele asukohtadele asjaolu, kas püsiühendus on mõistlikum ja otstarbekam rajada mere alla tunnelina (joonisel 1 trass IIIT) või üle mere sillana (joonisel 1 trassid II ja III). Nn 0-alternatiivina käsitletakse reisijate ja kaubavedude jätkumist parvlaevadega, sh keskkonnasõbralike parvlaevadega ja nn 0A alternatiivina oluliselt parandatud parvlaevühendust.

Pärast asukoha eelvaliku otsuse ja KSH esimese etapi aruande vastuvõtmist koostatakse riigi eriplaneeringu detailne lahendus asukoha eelvaliku etapis valituks osutunud silla või tunneli trassialternatiivile, millega määratakse kavandatava ehitise ehitusõigus ning lahendatakse muud PlanS § 126 lg 1 nimetatud asjakohased ülesanded. Asjakohasuse hindamisel lähtutakse planeeringu eesmärgist ja planeeringuga kavandatava ehitise iseloomust.¹² Detailse lahenduse koostamisel viiakse KSH läbi keskkonnamõjude hindamise täpsusastmes.

Eelnõu punktis 3 esitatakse riigi eriplaneeringu algatamisel teadaolev planeeringuala ja selle suurus, sh planeeringuala piir (joonis 3). Riigi eriplaneeringu planeeringuala paikneb maismaal Saare maakonnas Muhu vallas Võiküla küla, Kuivastu küla, Mõega küla, Oina küla, Rässä küla, Tusti küla ja Võlla küla territooriumitel ning Pärnu maakonnas Lääneranna vallas Virtsu aleviku, Hanila küla ja Esivere küla territooriumitel. Merealal hõlmab planeeringuala osa Suurest väinast, mis on nii Natura 2000 võrgustiku ala kui ka HELCOM-i ökoloogiliselt ja/või bioloogiliselt oluline mereala¹³. Planeeringuala suurus on 9 200 ha.

Kavandatava Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu planeeringuala moodustamisel arvestati 2011. aasta kavas valitud ning Lääne maakonnaplaneeringus kajastatud ja Saare maakonnaplaneeringus täpsustatud püsiühenduse perspektiivsete trassialternatiivide asukohtadega maismaal ning võimalusega, et protsessi käigus tehakse põhjendatud ettepanek täiendavate alternatiivide kaalumiseks. Planeeringuala moodustamisel jäeti kolme trassialternatiivi ümber 1,5 km suurune puhverala, et arvestada trassialternatiivide asukoha muutmise vajaduse ja täiendavate alternatiivide lisamise võimalusega.

Seejuures on oluline märkida, et kavandatava ehitise mõjuala on suurem, kui riigi eriplaneeringu ja KSH algatamisel teadaolev planeeringuala. Seepärast hõlmab kavandatava ehitisega kaasnevate mõjude hindamine suurema territooriumi kui planeeringuala, kuid planeeringualas toimub Suure väina püsiühenduse kavandamiseks vajaliku tervikliku ruumilahenduse loomine.

¹² PlanS § 43 lg 1.

¹³ Väinameri on valitud HELCOM-i Ecologically or Biologically Significant Marine Area-ks (EBSA) <https://maps.helcom.fi/portal/home/item.html?id=94d51618ca5a4210adcd98e01beec0ff>.



Joonis 3. Taotletava Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu planeeringuala piir.

Eelnõu punkti 4 kohaselt korraldab Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu koostamist Rahandusministeerium. Vastavalt PlanS § 27 lg-le 7 on riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja üldreeglina Rahandusministeerium. Ainult PlanS 27 lg 7 teises lauses kehtestatud erijuhtumitel võib Vabariigi Valitsus otsustada, et riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja on Kaitseministeerium või Siseministeerium.

Rahandusministeerium kaasab teiste hulgas planeeringu koostamisse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi, Siseministeeriumi, Kaitseministeeriumi, Muhu Vallavalitsuse, Lääneranna Vallavalitsuse, Saaremaa Vallavalitsuse, Maanteeameti, Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Ameti ning Keskkonnaameti.

Eelnõu punkti 5 järgi saab Vabariigi Valitsuse korraldusega lisaks Riigi Teataja veebilehele tutvuda Rahandusministeeriumi riigi eriplaneeringute veebilehel¹⁴.

4. EELNÕU TERMINOLOOGIA

Eelnõus ei kasutata uusi ega võõrsõnalisi termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud.

5. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

14 <https://www.rahandusministeerium.ee/et/eesmargidtegevused/ruumiline-planeerimine/riigi-eriplaneeringud>

6. KAVANDATAVA PÜSIÜHENDUSE EELDATAVAD MÕJUD

Kavandatava Suure väina püsiühenduse KSH jt asjakohaste mõjude hindamine ning mõjude hindamiseks vajalikud uuringud viiakse läbi riigi eriplaneeringu raames. Riigi eriplaneeringu algatamise järel selgitatakse esimeses etapis välja kavandatava püsiühenduse asukoha valikuks vajalike keskkonna- jm uuringute, sh linnustiku ja mereimetajate uuringute vajadus ning koostatakse uuringute lähteülesanded, mis edasises protsessis ellu viiakse.

Riigi eriplaneeringu koostamisel peab mõjude hindamine hõlmama ka PlanS § 4 lg 2 p-s 5 nimetatud asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamist. Näiteks on üheks oluliseks küsimuseks seoses kavandatava püsiühendusega, kas ja millises ulatuses mõjutab püsiühendus rahvastikutrende ja turismi. Püsiühenduse kavandamisel tuleb arvestada ka korrakaitse, päästevõimekuse ja julgeoleku aspektidega ning selgitada edasise parvlaevaühenduse vajalikkus.

Üks olulisematest mõjudest on eeldatavasti kavandatava Suure väina püsiühenduse mõju Natura 2000 aladele ning laiemalt keskkonnale. Püsiühenduse rajamise piirkonnas asuvad Väinamere linnu- ja loodusala, mis mõlemad kuuluvad Euroopa Liidu Natura 2000 alade võrgustiku koosseisu. Siseriiklikult on ala kaitstud Väinamere hoiualana. Väinameri on oluline mitmete erinevate väärtuste koondumisalana, mistõttu on Väinameri määratletud HELCOM-i ökoloogiliselt ja/või bioloogiliselt oluliseks merealaks. Selles on palju olulisi lindude toitumisalasid, seal lendab rändeperioodil läbi üle miljoni veelinnu. Olulisemateks loodusväärtusteks, mida püsiühendus võib mõjutada, on mereelupaigad, rändveelinnud ja hülged, sh väljasuremisohus olev viigerhüljes. Ka asuvad piirkonnas mitmete kalaliikide jaoks olulised koelmu- ja rändealad.

Eesti Keskkonnaühenduste Kodagi (EKO) juhtis 22.04.2020 kirjas¹⁵ tähelepanu sellele, et Suure väina püsiühendust kavandatakse Euroopa Liidu tähtsusega Natura 2000 võrgustiku alale. Seetõttu tuleb riigi eriplaneeringu protsessis pöörata erilist tähelepanu mh linnustikule ja mereimetajatele (hüljestele) ja korraldada vajalikud uuringud.

7. KORRALDUSE TÄITMISEGA SEOTUD TEGEVUSED JA VAJALIKUD KULUD

7.1. Korralduse avalikustamine ja avalikustamisega kaasnevad kulud

Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise otsusest teavitatakse PlanS § 28 lg 6 alusel 14 päeva jooksul algatamisest arvates Ametlikes Teadaannetes, Vabariigi Valitsuse ja Rahandusministeeriumi veebilehel ning 30 päeva jooksul algatamisest arvates ühes üleriigilise levikuga ajalehes. Lisaks Saare maakonna, Pärnu maakonna ja Lääne maakonna maakonnalehtedes. Rahandusministeeriumile kaasnevad kulud ajalehtedes teadete avaldamisega. Kulu suurus on ligi 3000 eurot.

Vastavalt PlanS § 28 lg-le 7 teavitatakse riigi eriplaneeringu ja KSH algatamisest 30 päeva jooksul algatamisest arvates kirjalikult ministeeriume jt valitsusasutusi, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi eriplaneering käsitleb, Riigikogu, planeeringuala kohaliku omavalitsuse üksusi, isikuid, kelle õigusi võib planeering puudutada, isikuid, kes on avaldanud soovi

15 <https://adr.rik.ee/ram/dokument/7213985>

olla eelvaliku tegemisse kaasatud, samuti isikuid ja asutusi, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või riigi eriplaneeringu elluviimise vastu, sh valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone neid ühendava organisatsiooni kaudu. Planeeringualale jäävate maaomanike (üle 1500 maaomaniku) riigi eriplaneeringu algatamisest teavitamise kulu tähitud kirjadega on ligi 4500 eurot.

7.2. Korralduse täitmisega seotud kulud

Suure väina püsiühenduse kavandamiseks koostatav riigi eriplaneering, sh KSH, uuringud, eskiisprojektid ja eelprojekt rahastatakse riigieelarvest. Riigi eriplaneeringu ja KSH rahastamine otsustatakse RES/ RE 2021+ protsessis 2020. aasta sügisel. Riigieelarvesse kavandatakse riigi eriplaneeringu koostamiseks vajalikud vahendid etappide kaupa vastavalt täpsustunud eelarvele.

Riigi eriplaneeringu maksumus täpsustub planeerimisprotsessis. Planeeringu asukoha eelvaliku etapi, sh uuringute ja eskiisprojektide maksumus täpsustub pärast planeeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse protsessi. Planeeringu detailse lahenduse, sh uuringute ja eelprojekti maksumus täpsustub pärast asukoha eelvalikut.

Tabelis on esitatud riigi eriplaneeringu indikatiivne maksumus käibemaksuga ja kestvus arvestades Keskkonnaministeeriumi ja Maanteeameti hinnanguid ning riigi eriplaneeringu turu-uuringu tulemusi:

Kulu	Maksumus	Kestvus
Riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus koos uuringute lähteülesannetega	100 000 eurot	1 aasta
Riigi eriplaneeringu asukoha eelvalik ja KSH etapi uuringud etapi eskiisprojektid	250 000 eurot 2,5 mln eurot 2–5 mln eurot	3–5 aastat
Riigi eriplaneeringu I etapp kokku	ca 4,9–7,9 mln eurot	4–6 aastat
Riigi eriplaneeringu detailne lahendus valitud alternatiivile ja KSH etapi uuringud etapi eelprojekt	165 000 eurot 0,3–1,5 mln eurot 10–30 mln eurot	3–5 aastat
Riigi eriplaneering kokku	ca 15–40 mln eurot	7–11 aastat

7.3. Riigi eriplaneeringu elluviimine tulevikus

Praegusel ajal ei ole teada keskkonnakaitselisi, geoloogilisi vm põhjuseid, mis välistaksid Suure väina püsiühenduse kavandamiseks koostatava riigi eriplaneeringu elluviimise tulevikus. See ei välista kirjeldatud asjaolude ilmsiks tulekut riigi eriplaneeringu koostamise ja mõjude hindamise raames. Kui riigi eriplaneeringu koostamise ajal ilmnevad asjaolud, mis välistavad planeeringu elluviimise tulevikus, siis võib Vabariigi Valitsus riigi eriplaneeringu koostamise ja KSH PlanS § 29 lg 1 p 1 alusel lõpetada.

2018. aastal ajakohastati 2011. aasta kava finants- ja sotsiaalmajandusliku mõju analüüs.¹⁶ Sotsiaalmajandusliku analüüsi tulemusel on kõik püsiühenduse alternatiivid (sh parvlaevaühendusega jätkamine) sotsiaalmajanduslikult tasuvad. Kõige kasulikum on ehitada lõunapoolne sild (joonisel 1 trass III), mille majanduslik nüüdispuhasväärtus (ENPV) on 472 mln eurot, sisemine tulumäär (ERR) on 14,4% ning tulu-kulu suhe 3,0.

Püsiühenduse alternatiivide hinnangulised investeerimis- ja hoolduskulud käibemaksuga teisendatuna tarbijahinnaindeksi abil aastasse 2028:

Alternatiiv (tähis joonisel 1)	Ehitusmaksumus	Hoolduskulu	Püsiühenduse pikkus
Lõunapoolne sild (trass III)	390 mln eurot	6 mln eurot	6680 m
Põhjapoolne sild (trass II)	584 mln eurot	9,6 mln eurot	8150 m
Tunnel (trass IIIT)	620 mln eurot	12 mln eurot	7400–8450 m

Finantsanalüüsis võrreldi kolme võimalikku finantseerimisskeemi: projekti finantseerimine riigieelarve tuludest, projekti finantseerimine riigi laenu või võlakirjade müügiga ning avaliku ja erasektori koostöös (PPP) finantseeritav projekt. Rahavooliselt on riigile soodsaim projekti finantseerimine riigi laenu või võlakirjadega. Arvestuslikult kõige kallim on projekti finantseerimine PPP skeemiga. Suure väina püsiühenduse finantseerimise skeem otsustatakse pärast riigi eriplaneeringu kehtestamist.

8. KORRALDUSE JÕUSTUMINE

Korraldus jõustub üldises korras.

9. KORRALDUSE EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE

Eelnõu koostamisel tehti koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi, Siseministeeriumi, Kaitseministeeriumi, Muhu Vallavalitsuse, Lääneranna Vallavalitsuse, Saaremaa Vallavalitsuse, Maanteeameti ja Keskkonnaametiga. Riigi eriplaneeringu algatamise ettevalmistavaid töid ja riigi eriplaneeringu protsessi tutvustati 27.05.2020 ka Saaremaa Ettevõtjate Liidu, EKO, Eestimaa Looduse Fondi ja Eesti Ornitoloogiaühingu esindajatele.

Eelnõu esitati EIS kaudu kooskõlastamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumitele, Keskkonnaministeeriumile, Siseministeeriumile, Kaitseministeeriumile ja rahandusministrile. Eelnõu saadeti arvamuse avaldamiseks Muhu Vallavalitsusele, Lääneranna Vallavalitsusele, Saaremaa Vallavalitsusele, Maanteeametile, Eesti Geoloogiateenistusele, Keskkonnaametile ning Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Ametile.

Eelnõu kohta avaldasid arvamust Lääneranna Vallavalitsus, Saaremaa vallaarhitekt ja EKO.

¹⁶

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/suure_vaina_pusiuhenduse_tasuvusanaluus_final_13112018.pdf

Lääneranna Vallavalitsusel ei olnud eelnõu teksti osas täiendus- ja parandusettepanekuid. Samas juhtis vallavalitsus tähelepanu Lääneranna valla, eriti Virtsu arengu ning elanike elukeskkonna osas olulistele asjaoludele.¹⁷ Lääneranna Vallavalitsuse esile tõstetud teemasid käsitletakse edasises planeerimisprotsessis. Samuti kaasatakse Lääneranna Vallavalitsus riigi eriplaneeringu koostamise protsessi.

Saaremaa vallaarhitekt esitas ettepaneku uurida riigi eriplaneeringu koostamisel, mh saarte kultuurilise identiteedi muutumist.¹⁸ Saaremaa vallaarhitekti ettepanekut käsitletakse riigi eriplaneeringu koostamisel.

EKO juhtis tähelepanu koja korduvalt väljendatud seisukohale, *et looduskaitseks ei ole olukord võrreldes 2012. aastaga, mil valitsus arutas „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“ heakskiitmist, olulisel määral muutunud. See tähendab seda, et silla rajamine mandri ja Muhu saare vahele ei saa olla aktsepteeritav lahendus ei linnustiku ega mereimetajate kaitse seisukohast.*¹⁹ Veel juhib EKO tähelepanu sellele, et varasemad püsiühenduse kavandamiseks tehtud uuringud ega keskkonnamõjude hindamine ei ole kõrvaldanud teaduslikult põhjendatud kahtlust selle kohta, et erinevad sillaalternatiivid ei oma märkimisväärseid negatiivseid mõjusid Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele Väinamere linnualale ja Väinamere loodusale. Üksiti teeb EKO ettepaneku algselt riigi eriplaneering, et kavandada tunnel mandrilt Muhu saarele Suure väina alt.

Kõigi esitatud seisukohtadega arvestamist või mittearvestamist on selgitatud käesoleva seletuskirja lisa olevas kooskõlastustabelis.

17 Lääneranna Vallavalitsuse 29.05.2020 kiri nr 2020/8-1/792-2 <https://adr.rik.ee/ram/dokument/7294570>.

18 Saaremaa vallaarhitekti 03.06.2020 e-kiri <https://adr.rik.ee/ram/dokument/7300469>.

19 EKO 01.06.2020 kiri nr 1-5/20/2731 <https://adr.rik.ee/ram/dokument/7297611>.

Lisa. Vabariigi Valitsuse korralduse „Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ eelnõu kooskõlastamise käigus esitatud arvamuste arvestamise tabel

	Kooskõlastaja/arvamuse esitaja	Märkused, ettepanekud	
1.	Lääneranna Vallavalitsuse 29.05.2020 kiri nr 2020/8-1/792-2	<p>1. Suure väina püsiühenduse, selleks vajaliku taristu asukoht ning toimimine on Virtsu aleviku ja selle lähiala edasise arengu ja elukeskkonna jaoks ülioluline.</p> <p>1.1. Püsiühendus ja selle toimimiseks vajalik taristu (Risti-Virtsu riigimaantee, kergliiklusteed, ristumised Virtsu tänavatega, ülekäigukohad, liikluskorraldus) ei tohi jagada Virtsu alevikku kaheks teineteisest eraldatud osaks. Eriplaneeringu lahendus peab tagama, et Virtsu aleviku elukeskkond ja liiklusohutus ei halveneks, pigem paraneks. Virtsu alevikus on väljakujunenud valdavalt aedlinna omane elukeskkond.</p> <p>Eelnõule lisatud silla trass II (Virtsu tiheasustatud osast põhjapool) mõjutab eeldatavalt Virtsu alevikku märgatavalt vähem kui aleviku lõunaossa jäävad tunneli trass ja silla trass III. Lõunapoolsete püsiühenduse trasside realiseerumisel läbiks kogu püsiühendust kasutatav liiklusvoog ja sellega kaasnev negatiivne mõju (müra, heitgaasid, liiklusohutus) Virtsu alevikku.</p> <p>1.2. Võimalik püsiühendus – eriti sild- ja selle toimimiseks vajalik taristu (sh. Risti-Virtsu riigimaantee) peab arvestama lisaks mandri ja saarte vahelise kauba- ja reisijateveo vajadustele ka kergliiklejatega (jalgratturid, matkajad, elektrijõul liikuvad väikesõidukid jms) ning looma neile võimalused Suure väina püsiühenduse kasutamiseks. Eeldatavalt kogu Lääne-Eesti mandriosa ja saarte populaarsus matkajate ning teiste loodussõbraliku turismi harrastajate jaoks tulevikus kasvab ning Suure väina sild võiks olla oluliseks vaatamisväärsuseks ja turismiobjektiks ning olemasolevate matkateede täienduseks ja ristumiskohaks.</p> <p>1.3. Suure väina silda on võimalik ehitada ainulaadseks arhitektuurselt väljapaistvaks maamärgiks kogu Läänemere regioonis. Sild oleks sel juhul iseseisev kaasaegne vaatamisväärsus, mis annab selle asukohale lisaväärtust rohkem, kui Suure väina alune tunnel ainult kiire ühendusteena. Silla ületamine merd ja mereäärset loodust (rannad, laiud, lindude elupaigad) jälgides oleks omaette elamus, millest erilisem oleks vaid külmadel talvedel Virtsust jääteed mööda Muhu saarele ja/või laidudele ja väikesaartele minek. Hea asukohaga, mitmekülgset, erinevate liiklejate gruppide poolt kasutatav, visuaalselt atraktiivne Suure väina sild võib anda Virtsu alevikule arengutõuke (turism, majutus, toitlustus, ainulaadse vaatega elamu- ja suvekodude krundid).</p> <p>Lääne maakonnaplaneeringus 2030+ (kehtestatud 22.03.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/70) on kajastatud Suure väina püsiühendust lähtuvalt Maanteeameti tellimisel 2011 valminud tööst „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korralduse kava“, milles on määratud võimalikud trassikoridorid ja nendes maakasutuse põhimõtted Maanteeamet seisukohast lähtuvalt. Maakonnaplaneeringus ei hinnata püsiühenduse rajamise vajadust, kuid märgitakse, et selle rajamine loob eelduse saarte ja mandri elanikele ning ettevõtetele sotsiaalmajanduslike võimaluste võrdsustamiseks.</p>	Arvestatud. T... koostamisel.

		2. Suure väina püsiühendusega kaasnev pikaajaline ja ressursimahukas ehitus mõjutab Lääneranna valda laiemalt kui eriplaneeringu eelnõus toodud Virtsu aleviku, Esivere ja Hanila külade osas. Kas ja millises mahus on vajalik ehitusmaterjalide (kruus, liiv, killustik) kaevandamine Lääneranna vallas. Sillaehitusega kaasneb tõenäoliselt ulatuslik puisteainete ladustamise vajadus.	
2.	Eesti Keskkonnaühenduste Koja 01.06.2020 kiri nr 1-5/20/2731	Ettepanek muuta riigi eriplaneeringu eesmärki sellisel, et planeeringu eesmärk on kavandada püsiühendus (tunnel) Suure väina alt mandrilt Muhu saarele. Püsiühendus on riigile kuuluv tee (riigimaantee).	<p>Mittearvestatav kavandamise välistades aueriplaneeringu kavandamise võimalikke s</p> <p>Sõitjate ja veekorraldamise läbi viidud Kkirjaga nr 6-4-4 "tulemused" s10 toonitanuolulisemaks, jeksisteerib se maakonnas. KSH käigus negatiivne strateegilise korral. Sama rakendamise 2000 aladele loodusala te kõigi ühendu kuid eelduse</p> <p>Ekspertid as strateegiliste tulenevalt jä punkt 10.2):</p> <p>strateegiline strateegiline asukohaga v strateegiline strateegiline praamiühend strateegiline strateegiline lahendustega strateegiline</p> <p>KSH aruand lisaks eelnev vastavuse hin lahendusi (k puuritud tun olulisusega. on ekspertide</p>

20 Keskkonnaameti 23.09.2011 kiri nr 6-8/11/21090-9 on leitav arvutivõrgust:
<https://www.mnt.ee/et/tee/saaremaa-pusiuhenduse-arendamine>.

			<p>eesmärgid sa lahenduste k konsool- ja v</p> <p>KSH aruand trassil III, m ja Saaremaa korral on väi variandiga s ja roomajate positiivset m keskkonnale, lindudele ja see mõju siis aruande Lisa võimalik väli hüljestele (nt sildu oleks ra ekspert R. Yr tuginedes mi olemasoleva väita, et silda mitteolulisek saatnud lisat puudutab eel</p> <p>Arvestades e algatamisel o mõjude hind</p> <p>Riigi eriplan kehtivas Sa maakonnapla püsiühenduse alternatiivid. asukoha legi eriplaneering</p>
3.	Saaremaa vallaarhitekti 03.06.2020 e-kiri	Ettepanek uurida riigi eriplaneeringu koostamisel, mh saarte kultuurilise identiteedi muutumist.	Arvestatud. I koostamisel.