

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

SISUKORD

KESKKONNAMINISTEERIUM	2
KULTUURIMINISTEERIUM	9
MAAELUMINISTEERIUM.....	14
MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONIMINISTEERIUM	14
KESKKONNAAMET.....	15
PÄÄSTEAMET	22
TERVISEAMET	22
ELERING AS.....	23
EESTI ARHITEKTIDE LIIT	24
EESTI KESKKONNAÜHENDUSTE KODA	25
EESTIMAA LOODUSE FOND	35
KESKKONNAAGENTUUR.....	46
TARTU ÜLIKOOL.....	46
MUHU VALLAVALITSUS.....	47
MUHU VALLAVOLIKOGU LIIKMED	54
SAAREMAA VALLAVALITSUS.....	60
SOFIA METSKÜLA.....	62
PEETER KIVIK.....	62
ANDRES LINDEMANN.....	63
MERILI LEHTSALU.....	68
KERTTU LINDBERG	70
HELI MAISALU.....	70

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

LEVIA MERDIK.....	71
KAIRE MICHELSON.....	71
ANU PALLAS.....	71
MARIE SAARKOPPEL.....	73
ERAISIK S.V.....	73
INDREK VÕERAS.....	75

ETTEPANEKU ESITAJA	ETTEPANEKU ESITAMISE AEG	ETTEPANEK	RAHANDUSMINISTEERIUMI SEISUKOHT
KESKKONNAMINISTEERIUM	07.09.2021 nr 7-15/21/3292-2 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Peatükis 4.2 esitatud tabelis on toodud riigi eriplaneeringu elluviimisega seotud asutused, keda koostatava planeeringu alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi püsiühenduse rajamise ning selle mõjude vastu. Tabelisse tuleb lisada ka Keskkonnaministeerium. Lähtuvalt teatud asutuste ühinemisest on vaja tabelis ajakohastada ka kaasatavate asutuste loetelu.	Ajakohastame nimekirja enne lähteseisukohtade kinnitamist. Täiendame lähteseisukohtade ptk 4.2. Keskkonnaministeeriumiga sõnastuses „planeeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju, sh piiriülese mõju vältimine või leevendamine; Natura 2000 asjakohane hindamine ning vajadusel hüvitusmeetmete kava koostamine ja hüvitusmeetmete rakendamine“.
		Peatükk 2.1.3 järgi on üheks looduskeskkonnaga arvestamise põhimõtteks „Planeeringu koostamisel arvestatakse tasakaalustatult nii maakasutuse säästlikku kasutust maismaal kui ka merekeskkonna jätkusuutlikku kasutust merealal“. Teeme ettepaneku täiendada seda põhimõtet lauseosaga „et ei halvendataks	Täiendame lähteseisukohtade sõnastust lähtuvalt KeHJS § 45 lõikest 2.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		planeeringualale jääva merekeskkonna (sh Natura elupaikade ja liikide) seisundit“.	
		Peatükk 2.2.2 kohaselt on trassiasukoha alternatiivide valikul üheks looduskeskkonna kriteeriumiks „Kliimamuutused – eelistatud on vähima ebasoodsa mõjuga alternatiiv.“. Teeme ettepaneku sõnastada see kriteerium järgnevalt: „Kliimamuutuste leevendamine ja kliimamuutuste mõjuga kohanemine – eelistatud on vähima ebasoodsa mõjuga alternatiiv.“.	Täiendame lähteseisukohti ettepanekus toodud sõnastuses.
		Peatükk 2.2.3 järgi on trassiasukoha alternatiivide valikul üheks tehniliseks kriteeriumiks „Geomeetria – eelistatud on tehnilise teostatavuse jaoks kõige sirgem trassialternatiiv.“. Merekeskkonna ja merepõhja elupaikade loodusväärtuste säilitamise seisukohast oleks eelistatud võimalikult väheste sillasammastega (suurte postivahedega) silla tehniline lahendus, et minimeerida looduslike merepõhjaelupaikade hävimist. Seetõttu teeme ettepaneku, kas siinkohal või mõnes muus peatükis kaaluda ka silla enda ehituslahendusi, st tehnilistesse kriteeriumitesse sillavariandi tehniliste aspektide lisamise võimalikkust (nt tugisammaste arv vmt – eelistatud oleks väikseima merepõhja kao määraga variant). Silla väljanägemist saab käsitleda ka peatükis 2.3 nimetatud visualiseerimise uuringute raames (sellisel juhul tuleks täiendada ka lisa 15 Visualiseerimise lähteülesanne silla enda tehniliste lahenduste visualiseerimisega).	Selgitame, et üldprintsip on - mida pikem on sillaava, seda kallim on silla pealisehitus ja seda võimsamad sambad peavad olema. Merepõhja sammaste ehituskulu sõltub suuresti merepõhja reljeefist ja geoloogiast, samuti sõltub sellest ehitusaegne mõju. Kui reljeef ja geoloogia on soodsad, siis on ehk mõistlik pigem avasid mitte liiga pikaks ajada. Kui reljeef on keerukas ja geoloogia ebasoodne, võib osutada soodsamaks avapikkuste suurendamine ja seeläbi sammaste arvu vähendamine. Vajalik on arvestada ka sellega, et erinevatel merepõhjaelupaikadel on erinev väärtus ja tundlikkus. Seetõttu üldjuhust eelistada võimalikult väheste sammastega silda LS ja VTK staadiumis anda ei saa. Lähteseisukohtade täiendamisel

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			sõnastame kriteeriumi, mille kohaselt on eelistatud silla- või tunnelivariant, mis on väikseima mõjuga merepõhja elupaikadele.
		<p>Peatükis 3.1 on toodud järgnev: „Mõjude hindamise käigus ei töötata välja erinevaid kavandatava tegevuse alternatiive, vaid hinnatakse planeerimismenetluses välja töötatavate planeerimislahenduste vastavust strateegilistele eesmärkidele või eeldatavalt olulisi ebasoodsaid ja soodsaid mõjusid. REP-i koostamise ja mõju hindamise käigus käsitletavate alternatiivsete lahenduste kirjeldus vt ptk 1.1. Mõjude hindamisel lähtutakse trassiasukoha alternatiivide valiku kriteeriumidest – vt ptk 2.2.“.</p> <p>Arvestades, et REP LS ja VTK eelnõus kasutatakse läbivalt ka terminit „alternatiiv“, siis selguse huvides teeme ettepaneku vaadata materjal terviklikult üle ning ühtlustada kasutatavaid termineid. Samuti on lk 20 öeldud, et „Vajadusel arvestatakse ka väljaspool planeeringuala olevate või väljaspoolt planeeringualale jõudvate oluliste mõjudega.“ – täiend „vajadusel“ on vaja kustutada, sest tuleb arvestada ka nende oluliste mõjudega, mis tekivad planeeringualast väljapool (nt suurenev transpordikoormus Muhus, mõju praamiliiklusele vmt). Allmärkuses 12 tuleb viidata kehtiva KeHJS-i redaktsiooni § 7 sõnastusele.</p>	Ühtlustame lähteseisukohtades kasutatud mõistete kasutust ning korrigeerime joonealuse märkuse viite.
		Peatükis 3.2.1 on märgitud, et „Natura hindamisel pöörata erilist tähelepanu sillavariantide mõjule lindude rändele, viigerhüljeste populatsioonile ja	Korrigeerime lähteseisukohtade sõnastust lähtuvalt esitatud ettepanekust.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>kahepaiksetele.“. Kahepaiksetele tuleb tähelepanu pöörata, kuid Natura hindamise raames ainult siis, kui mõni kahepaikse liik on mõjualas oleva Natura 2000 ala kaitse-eesmärgiks. Kui neid pole, tuleb kahepaiksed käsitleda peatükkide 3.2.2 ning 3.2.3 all. Samas on loetelust puudu loodusdirektiivi I lisa elupaigatüübid, millele tuleb samuti Natura hindamise raames erilist tähelepanu pöörata. Juhime varakult tähelepanu, et mõjude hindamise eksperdirühma peab kaasama ka Natura mõju hindamise eksperdi(d).</p>	
		<p>Peatükis 3.2.10 Kliimamuutuste mõju kavandatavale tegevusele on loetletud kliimamuutuste mõju Eestile kaheksa võtmevaldkonna lõikes. Teeme ettepaneku lisada loetelu järele ka lõik kliimamuutuste mõjust transporditaristule: „Transpordiga seotud taristu (sh maanteed, tänavad, sillad, sadamad, ühisveevärk ja -kanalisatsioon, k.a sadeveekanaliseerimine, elektrivõrk jm liinirajatised) vastupanuvõime kliimamuutuste mõjule on erinev. Tuleks ka hinnata, milline riigi eriplaneeringu lahendus (tunnel, sillad) on kliimamuutuste osas vastupanuvõimelisem, arvestades, et kliimaprognoosid näitavad hoogsadude, tormide ja üleujutuste sagenemist ning transporti otseselt mõjutavat jäätetäpade arvu kasvu. Näiteks kas tunneli lahendus on kliimamuutuste osas vastupanuvõimelisem kui ilmastikule avatud silla lahendus, mille puhul äärmuslikud ilmaolud mõjutavad otseselt</p>	<p>Lisame trassivaliku võrdluskriteeriumina ka erinevate trassialternatiivide vastupanuvõime kliimamuutustele lähtuvalt esitatud ettepanekule.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>transpordi liikumist, läbitavust ning taristu hooldusvajadust (nt lagunev silla muldkeha, jäitetõrje vms), või kas tunneli lahendus on enam ohustatud rannikumere ja/või valingvihmade põhjustatud üleujutustest.“. Lisa infot kliimamuutuste mõjust taristule leiab kliimamuutustega kohanemise arengukavast ning selle juurde kuuluvast alusuuringust.</p>	
		<p>Samuti teeme ettepaneku asendada peatüki 3.2.10 Planeeringuga kaasnev mõju kliimamuutustele ja kliimaeesmärkide saavutamise kaks esimest lõiku järgnevate lõikudega: „Euroopa Ülemkogu leppis oma 12. detsembri 2019. aasta järeldustes kokku eesmärgi saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalne EL kooskõlas Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. Tegemist on netoheite eesmärgiga, mis tähendab, et inimtekkeline KHG heide ja sidumine on tasakaalus. EL-ülene kliimaeesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaasi (KHG) heidet – 55% võrreldes 1990. aastaga lepiti kokku 2020. aasta detsembri Euroopa Ülemkogus riigijuhtide poolt ja on sätestatud ELi kliimaseaduses. 14. juulil 2021 avaldas Komisjon uue kliima- ja energiaalase seadusandluse paketi (nn „Fit for 55“ pakett). Paketi eesmärk on viia kõik olulisemad kliima- ja energiaraamistiku õigusaktid kooskõlla Euroopa Liidu ülese kliimaeesmärgiga vähendada KHG heidet –55% aastaks 2030 võrreldes 1990. aastaga ning liikuda seeläbi ELi ülese kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseni aastaks 2050. Kuigi tegemist on alles esialgse ettepanekuga on selge,</p>	<p>Korrigeerime lähteseisukohtade sõnastust lähtuvalt esitatud ettepanekust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>et varasemalt kliimamääruses juba kokkulepitud – 55% eesmärgi saavutamiseks on vaja tõsta ambitsiooni kõikides sektorites, sh transpordis.</p> <p>Eesti pikaajalise kliimapoliitika arengudokumendi „Kliimapoliitika põhialused aastani 2050“ (vastu võetud aastal 2017) kohaselt on Eesti pikaajaline siht vähendada Eesti KHG koguheidet 2030. aastaks 70% ja 2050. aastaks 80% võrreldes 1990. aastaga. Samas on Eesti juba integreerinud riikliku 2050 kliimanetraalsuse eesmärgi oma pikaajalisse arengustrateegiasse Eesti 2035, mis võeti Riigikogu poolt vastu 12.05.2021. Eesti 2035 seab eesmärgiks, et aastaks 2050 on Eesti konkurentsivõimeline, teadmispõhise ühiskonna ja majandusega kliimanetraalne riik, kus on tagatud kvaliteetne ja liigirikas elukeskkond ning valmisolek ja võime kliimamuutuste põhjustatud ebasoodsaid mõjusid vähendada ja positiivseid mõjusid parimal viisil ära kasutada. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seab eesmärgiks vähendada 2035. aastaks transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 1750 CO2 kt-ni.“.</p>	
		<p>REP LS ja VTK eelnõu lk 36 on öeldud, et „Kliimamuutustele avalduva mõju hindamise meetodika kooskõlastatakse enne tööga alustamist Keskkonnaministeeriumiga“. Soovitame täiendavalt kaaluda, kas selline eraldi kooskõlastamine on vajalik. Üldjuhul on eksperdi/eksperdirühma ülesanne leida sobiv meetodika, seda põhjendada ning selle alusel hindamine teostada.</p>	<p>Sõnastame lause ümber järgmiselt: „Kliimamuutustele avalduva mõju hindamise meetodika väljatöötamisel tuleb teha koostööd Keskkonnaministeeriumiga ning kokku leppida sobiv meetodika.“ Selgitame, et kliimamuutustele avalduva mõju hindamise praktika ei ole Eestis välja kujunenud, mistõttu</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			on otstarbekas töö efektiivsemaks teostamiseks ja hilisemate arusaamatuste vältimiseks meetodika kooskõlastada Keskonnaministeeriumiga enne täiemahulise mõjuhindamise läbiviimist.
		Peatükis 3.2.11 on kirjeldatud, et olulise piiriülese keskkonnamõju kaasnemise võimalikkus tuleb välja selgitada mõju hindamise käigus ja see selgub esmajoones erinevate valdkonnaekspertide hinnangutest. Kuna piiriülest keskkonnamõju ei saa praegu üheselt välistada, on soovitatav naaberriike kavandatavast tegevusest teavitada ning hilisemas etapis (täpsema info olemasolul) toimub ka ametlik kaasamine (sh tõlgitud materjalide edastamine). Lisaks on REP LS ja VTK eelnõus juba öeldud, et Keskonnaministeerium küsib piiriülese keskkonnamõju hindamise menetluses osalemise osas seisukohta Rootsilt, Soomelt, Lätilt ning Leedult. Keskonnaministeerium peab vajalikuks naaberriikide varajast kaasamist. Selleks tuleb Rahandusministeeriumil pöörduda Keskonnaministeeriumi poole, et ministeeriumide koostöös teavitada naaberriike kavandatavast tegevusest ning leppida kokku edasistes tegevustes seoses võimaliku piiriülese keskkonnamõjuga.	Rahandusministeerium teeb LS ja VTK edasise koostamise käigus koostööd Keskonnaministeeriumiga naaberriikidega koostöö alustamiseks.
		Palume nii REP LS ja VTK eelnõus kui ka Lisas 12 „Välisõhu saaste uuringu lähteülesanne“ kasutada õigusaktidega sätestatud termineid (näiteks on	Korrigeerime Lisa 12 „Välisõhu saaste uuringu lähteülesanne“ terminoloogiat.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>tekstis kasutatud eksitavad väljendeid nagu atmosfääriõhu emissioon, peened osakesed, saasteallikad jne). Lisas 1 Eskiisprojekti lähteülesanne tuleb peatükk 2.7. pealkiri ning tekst parandada selliselt, et see kataks merepõhja elustikku (st et oleks hõlmatud mõju nii merepõhja taimestikule kui ka merepõhja loomastikule). Vastavat sõnastust (merepõhja elustik) on kasutatud nii REP LS ja VTK eelnõus kui ka näiteks lisas 18. Täiendavalt märgime, et Keskkonnaministeerium on ka varasemalt esitanud ettepanekuid uuringute lähteülesannete (lisade) 11, 14 ja 18 kohta, kuid ettepanekutega on arvestatud ainult lisa 14 puhul.</p>	<p>Korrigeerime Lisa 1 „Eskiisprojekti lähteülesanne“ ptk 2.7. pealkirja.</p> <p>Uuringute lähteülesandeid on korrigeeritud vastavalt ekspertide seisukohtadele. Teeme vajadusel Keskkonnaministeeriumiga täiendavat koostööd seisukohtade põhjendamiseks.</p>
		<p>Tehnilise märkusena palume parandada materjalides esinevad kirjavead. Lk 45 riigi eriplaneeringu kaasamise ja koostöö tegemisel viidatakse ka võimalusele esitada arvamusi üldplaneeringu kohta.</p>	<p>Korrigeerime LS ja VTK lähtuvalt esitatud ettepanekutest.</p>
KULTUURIMINISTEERIUM	<p>09.09.2021 nr 3-12/1474-2 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Palume lisada kultuuripärandi käsitluse juurde projektalal asuvate mälestiste ja muististe nimekiri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - II maailmasõjas hukkunute ühishaud, reg-nr 4133; - Kuivastu kõrts, reg-nr 21006; - Võiküla munakivitee, reg-nr 27286; - Virtsu linnuse varemed, reg-nr 15449; - Virtsu mõisa hoonekompleks (Virtsu mõisa valitsejamaja, reg-nr 15448; ait, reg-nr 15447; tall-tõllakuur, reg-nr 15446; väravahoone, reg-nr 	<p>Mälestiste ja muististe kaardistamine teostatakse planeeringu asukohavaliku teostamise käigus ning nende paiknemisega arvestatakse trassiasukoha valikul. Mälestiste ja muististe nimekiri muudaks lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse niigi mahuka dokumendi veelgi mahukamaks ning raskesti loetavaks. Mälestiste ja muististe nimekiri fikseeritakse planeeringu</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>15445; pargi piirdemüür, reg-nr 15444, park, reg-nr 15443; kelder, reg-nr 15442);</p> <p>- Fr. Schilleri monument, reg-nr 16218; Puhtu laiul;</p> <p>- Mälestussammas C. Th. Hellvigile, reg-nr 16233 Puhtu laiul.</p> <p>Lisaks on teateid Tartu Ülikooli andmebaasist (TÜ AB), et projektalale jääb ka muistiseid, mis riikliku kaitse all ei ole, näiteks:</p> <p>- trass 2 alal ja vahetus läheduses asuvad Virtsu linnuse varemete (reg-nr 15449) kaitsevööndis võimalik(ud) kivikalme(d) (TÜ AB ID 1212);</p> <p>- trass 3 (tunnel) algusesse jäävad võimalikud kabeli/kirikuase (TÜ AB ID 921) ja maahaudkalmistu (ID 905).</p> <p>Kuigi projektalale jääb mitmeid mälestisi ja muistiseid, on käesoleva info põhjal otsene puutumus vaid mälestisena kaitse all oleva Võiküla munakiviteega ainult trassil 3 silla või tunneli kavandamisel, mille puhul tuleb eelistada lahendusi, mis tagavad mälestise säilimise. Konkreetsemad lahendused selleks selguvad edasise projekteerimise käigus. Kultuuripärandi hoidmise üldised põhimõtted on väljatöötamise kavatsusse lisatud.</p>	<p>koostamise käigus ning esitatakse asukohavaliku aruande lisana.</p>
		<p>Trass 3 kavandamisel (sild või tunnel) tuleb eelistada lahendusi, mille puhul on tagatud mälestise Võiküla munakivitee säilimine.</p>	<p>Mälestiste ja nende säilimisega arvestatakse nii asukohavaliku teostamisel kui ka detailse lahenduse koostamisel.</p>
		<p>Täiendada KMH peatükis 4.2 tabelit ja lisada, et Muinsuskaitseameti asjus tuleb lisaks veetalusele</p>	<p>Lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse dokumendi</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		kultuuripärandile arvestada ka maismaal asuvate kultuurimälestiste ja muististega.	ptk 4.2. tabelit täiendatakse ettepaneku kohaselt.
		Arvestades mälestiste ja võimalike muististe lähedust teetrassile, on vajalik teha arheoloogiline seire ja eeluuring, mille tulemusena saab hinnata, kas ja millises ulatuses on planeeringu alal arheoloogiline kultuurikiht säilinud. Seire ja eeluuringu tulemuste alusel saab hinnata edasiste uuringute vajadust, mahtu, metoodikat ja maksumust ning seda, kuhu oleks mõistlik rajatavad trassid planeerida, et kahju mälestistele oleks minimaalne. Kaevetööde aladel, kus eeluuringu tulemustel leidub või võib leiduda arheoloogiline kultuurikiht, tuleb tagada arheoloogiline uuring (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajaduse korral arheoloogilised kaevamised).	Lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse dokumenti täiendatakse ettepaneku kohaselt.
		Muinsuskaitseameti määratud arheoloogiline uuring (sh eeluuring) on juriidilisele isikule hüvitatav töödele kulunud maksumusest pooles ulatuses (1500 euro piires). Täpsemat infot hüvitise taotlemisest leiab Muinsuskaitseameti kodulehelt.	Muinsuskaitseametiga on täpsustatud ettepaneku sisu. Arvestades, et riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja on Rahandusministeerium, ei kohaldu tööde maksumuse hüvitamine eeldatavasti riigi eriplaneeringu alusuuringutele.
		Pinnasetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega ka aladel, kus eeluuringute järgi kultuurikihti ei olnud võimalik tuvastada. Muinsuskaitseadusest (edaspidi Muks) tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud	Muinsuskaitseaduse nõuetega arvestatakse võimaliku ehitustegevuse realiseerumisel.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.	
		Arheoloogilisi uuringuid peab tegema vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS-i §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70).	Teadmiseks võetud.
		Meres ei ole teadaolevaid muistiseid või arheoloogilisi leiukohti/objekte, sest sellel alal ei ole varem kultuuripärandi väljaselgitamiseks uuringuid tehtud. Seega tuleb Suure väina püsiühenduse ja selle mõjualal korraldada allveearheoloogiline uuring (MuKS-i § 32). Allveearheoloogilised uuringud tuleb teha keskkonnamõju hindamise protsessi käigus (MuKS-i § 31 lg 3). Uuringu tulemused on aluseks keskkonnamõjude hindamisel kultuuripärandile.	Allveearheoloogiliste uuringute vajadus lisatakse lähteseisukohtadesse täpsustusega, et need tuleb läbi viia hinnatavates trassikoridorides, ühildades võimalusel sonariuringud teiste sama meetodit kasutavate uuringutega. Sonariuringu nõuete täpsustamiseks tehakse lähteseisukohtade koostamisel täiendavat koostööd Muinsuskaitseametiga.
		Allveearheoloogilise uuringuga selgitatakse välja veealuste kultuuriväärtusega asjade ja kultuurikihi olemasolu kõrgresolutsioonilise sonariuringuga ning seejärel dokumenteeritakse (3D-videodokumentatsioon, puidust vrakkide korral lisandub dendrokronoloogiline uuring), et hinnata nende seisukorda ja säilimise ulatust. Kultuuripärandi kaardistamine ja väljaselgitamine on Suure väina püsiühenduse alal oluline asjaolu ning ühtlasi ka vajalik pikaajalise tegevuse tegemisel merepõhjas, et tagada olemasoleva, kuid praegu teadmata veealuse kultuuripärandi säilimist. Eelnevad allveearheoloogilised uuringud kultuuriväärtusega objektide kindlaks tegemiseks	Sonariuringu nõuete täpsustamiseks tehakse lähteseisukohtade koostamisel täiendavat koostööd Muinsuskaitseametiga.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		ennetavad mainitud leidude kahjustamist või hävitamist juba alanud tööde käigus ning samuti tööde peatamist kultuuriväärtusliku leiu korral (MuKS-i § 31 lg 1, § 32 lg 1).	
		Allveearheoloogilist uuringut võib teha ettevõtte, kus töötab vastava ala pädevustunnistusega isik ning kes on esitanud muinsuskaitse valdkonnas tegutsemise kohta majandustegevusteate (MuKS-i §-de 68–69 järgi). Enne uuringu tegemist peab pädev isik esitama Muinsuskaitseametile uuringukava ja uuringuteatise, pärast uuringu tegemist uuringuaruande (MuKS-i §-d 46–48).	Teadmiseks võetud.
		Planeeringute koostamise eesmärk peaks planeerimisseaduse järgi olema võimalikult hea keskkonna loomine kõigile elanikele. Selle elluviimiseks teeme ettepaneku lähtuda eriplaneeringu koostamisel kvaliteetse ruumi aluspõhimõtetest, mis on ministriumide ruumiloome töörühmas välja töötatud 2019. aastal. Palume lisada lähteseisukohtadesse, et väljatöötamisel lähtutakse nimetatud kvaliteetse ruumi aluspõhimõtetest.	Lisame lähteseisukohtadesse viite kvaliteetse ruumi aluspõhimõtetele, arvestamiseks planeeringu koostamisel.
		Samuti peame oluliseks, et terviklahendusele (sh sillale ja/või tunneliavadele jne) parima võimaliku arhitektuurse ja maastikuarhitektuurse lahenduse leidmiseks tehakse arhitektuurivõistlus, järgides head tava. Võistluse tegemisel palume teha koostööd erialaliitudega, eelkõige Eesti Arhitektide Liidu ja Eesti Maastikuarhitektide Liiduga.	Täiendame lähteseisukohti tingimusega, et arhitektuurikonkurss tuleb läbi viia pärast detaile lahenduse koostamist, kui on selgunud täpsed kriteeriumid, millele kavandatav sild või tunnel vastama peab. Peamiselt peab

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			arhitektuurikonkurss andma lahenduse sillale või tunneli avadele.
MAAELUMINISTEERIUM	13.09.2021 nr 6.2-15/1301-1 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Planeeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise, sh keskkonnamõju strateegilise hindamise, väljatöötamise kavatsuses on meie jaoks oluliste aspektidena välja toodud Suure väina püsiühenduse kalastiku ja kalanduse, veealuse müra, merepõhja elustiku ja – elupaikade ning majandusvaldkonna uuringute lähteülesanded. Maaeluministerium on seisukohal, et kavandatava püsiühenduse rajamisel tuleb vältida pöördumatuid negatiivseid mõjusid kalavarudele ning kutselisele kalapüügile selles piirkonnas. Süvendustööde kavandamisel tuleks vältida nende teostamist moel ja ajal, mis tekitaks kalavarule negatiivset mõju.	Teadmiseks võetud.
MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONIMINISTEERIUM	01.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Ettepanek oleks lisa 1 „Eskiisprojekti lähteülesanne“ p.3.6.2 „Eskiisprojekti vormistusnõuded“ juures välja tuua võimalus ka lisaks joonistele mudelid IFC formaadis esitada. Selle mõtte on anda projekteerijale valikuvõimalus esitada andmed 2D joonistena või mudelprojektina. Lisaks saaks IFC formaadis mudelprojekti üles laadida ka keskkonda, kus kõik saaksid seda iga nurga pealt vaadata.	Täiendame eskiisprojekti lähteülesandes esitatud vormistusnõudeid järgmises sõnastuses: „Joonised esitada 3-mõõtmeliste mudelitena .dgn või dwg ja IFC formaadis või muu parima teadmise kohases formaadis ning .pdf kujul. Tagada, et kõik modelleeritud elemendid kanduksid koos vajaliku andmestikuga korrektset edasi IFC kujule.“ Kaalume võimalust ka uuringute tulemuste kajastamist samas formaadis.
		Antud objekti puhul tuleks kindlasti silmas pidada ka ning selle raames tekkiva ruumilise keskkonna kvaliteeti. Sellest lähtuvalt tuleks juba	Täiendame lähteseisukohti tingimusega, et arhitektuurikonkurss tuleb läbi viia pärast detailse

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		eriplaneeringusse sisse kirjutada avaliku arhitektuurivõistluse nõue. Eleringi "Soorebase" kõrgepingemast on hea näide sellest, kuidas taristuobjektid saavad luua kvaliteetset ruumi ning tugevat kohaidentiteeti. Suure väina sillast saab kindlasti Eesti üks olulisemaid maamärke, millel on väga suur mõju ümbritsevale keskkonnale. Seega on oluline saada sellele parim lahendus läbi arhitektuurivõistluse.	lahenduse koostamist, kui on selgunud täpsed kriteeriumid, millele kavandatav sild või tunnel vastama peab. Peamiselt peab arhitektuurikonkurss andma lahenduse sillale või tunneli avadele.
KESKKONNAAMET	10.09.2021 nr 6 5/21/4263 3 (LS ja VTK avalik väljapanek)	LS ja VTK lk 5-6 on nimetatud eksperdirühma koosseis, kes nõustas LS ja VTK koostamisel ning valdkondlike uurimisülesannete püstitamisel. Teeme selguse huvides ettepaneku samas ka nimetada (mõeldes nt avalikkusele), et edaspidi korraldatakse uued hanked planeerija ja eksperdirühma, sh KSH juhteksperdi, leidmiseks.	Täiendame lähteseisukohti vastavalt esitatud ettepanekule.
		LS ja VTK lk 10 kohaselt: „Asukoha eelvaliku etapi lõpuks otsustatakse, milline püsiühenduse alternatiiv sild või tunnel ning millises trassikoridoris on püsiühenduse kavandamiseks sobivaim.“ Kogu protsessi selguse ja läbipaistvusehuvides palume LS ja VTK-s ära märkida, et asukoha eelvaliku etapi lõpuks tehakse põhimõtteline otsus, millise püsiühenduse variandiga jätkatakse kas selleks on sild või tunnel ning millises trassikoridoris, või ikkagi praamiühendus, sh parendatud kujul. Kuigi praamiühenduse variant ei ole otseselt REP i ese ning LS ja VTK lk 10 allmärkuse 5 juures on märgitud, et „Praamiühendus on alternatiiv, mille vastu hinnatakse kõiki kavandatavaid	Täiendame lähteseisukohtades sõnastatud riigi eriplaneeringu eesmärki selliselt, et põhimõtteline otsus ühendusviisi osas langetatakse asukohavaliku koostamise käigus.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		püsiühenduse koridore ning alternatiive (sild või tunnel), kuid eriplaneeringuga ei lahendata praamiliikluse või selle parendamise küsimusi“ , siis pärast REPi asukoha eelvaliku etappi oleks juba hilja sellist põhimõttelist otsust teha.	
		LS ja VTK lk 15 on märgitud, et: „Kaitstavad loodusobjektid (kaitse ja hoiualad, püsielupaigad, kaitstavad liigid, kaitstavad üksikobjektid) eelistatud on alternatiiv, mis avaldab kaitstavate loodusobjektide seisundile ja kaitse eesmärkidele vähimat negatiivset mõju.“ Palume LS ja VTK täpsustada, sest tegevus ei ole lubatav ka siseriiklikult kui sellega kaasneb negatiivne mõju kaitstava ala kaitse eesmärgile. Näiteks kui tegevus kahjustab Väinamere hoiuala kaitse eesmärke looduskaitseaduse (edaspidi: LKS) § 32 lg 2 tähenduses, siis seda lubada ei saa. Sellega tuleb arvestada REP koostamisel ja selle mõju hindamise läbiviimisel ning alternatiivide kaalumisel.	Täpsustame lähteseisukohtade sõnastust vastavalt esitatud ettepanekule.
		LS ja VTK lk 19 on märgitud: „Nõuded juhteksperdile on sätestatud KeHJSes: KSH juhteksperit § 34, KMH juhteksperit § 14. Kuna REPi detailse lahenduse mõjude strateegiline hindamine viiakse läbi keskkonnamõju hindamise (KMH) täpsusastmes, siis peab KSH juhteksperit omama KMH litsentsi.“ Vabariigi Valitsuse 18.06.2020 korralduse nr 213 „Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ seletuskirja lk	Lisame lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse eelnõusse, et asukohavaliku koostamisel tuleb KSH aruande koostamisse kaasata KMH juhteksperit, kelle ülesandeks on muuhulgas detailse lahenduse koostamisele seatava väljatöötamise kavatsuse väljatöötamine. KMH juhteksperit kaasatakse ka detailse lahenduse koostamisel läbiviidavasse mõjuhindamisse. Detailse lahenduse

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		6 on märgitud, et: „Detailse lahenduse koostamisel viiakse KSH läbi keskkonnamõjude hindamise täpsusastmes.“ Juhime tähelepanu, et kui eesmärk on REPi detailse lahenduse mõju hindamise, sh KSH, aruanne koostada keskkonnamõju hindamise (edaspidi: KMH) täpsusastmes, siis on mõistlik protsessi kaasata ka KMH juhtekspert. Sellele vaatamata, antud juhul ei ole tegemist KMH ametliku protsessiga koos vastavate kohustustega.	koostamisel läbiviidava mõjuhindamise täpsusaste selgitatakse välja asukohavaliku etapi mõjuhindamise tulemusena.
		LS ja VTK lk 20 joonealuse viite nr 12 keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi: KeHJS sõnastus ei vasta kehtiva KeHJS redaktsiooni sõnastusele, palume ajakohastada.	Korrigeerime sõnastust.
		LS ja VTK lk 23 kohaselt: „Juhul, kui Natura asjakohase hindamise tulemusena selgub, et leevendavad meetmed ei taga Natura ala terviklikkust ja kaitse eesmärkide saavutamist, tuleb arendajal teha otsus, kas loobuda kavandatavast tegevusest või liikuda edasi erandi tegemise etappi. See otsus tehakse pärast asjakohase hindamise tulemuste selgumist. Erandi tegemise etapp (sh hüvitusmeetmete väljatöötamine) ei kuulu käesoleva VTK mahus läbiviidava Natura hindamise koosseisu, sest selle etapi mahu saab kindlaks määrata alles pärast asjakohase hindamise tulemuste selgumist. Vajaduse korral teostatakse see etapp kas lisatööna või eraldi hankena. Erandi tegemise etappi liikumisel on võtmeküsimuseks, kas REP iga	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse sõnastust.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>kavandatav tegevus on alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel, sealhulgas sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel.“ Selguse huvides märgime, et Natura erand on Natura hindamise etapp, mis omakorda kuulub KSH koosseisu. Nt KeHJS § 40 lg 4 p 8 1 kohaselt peab KSH aruanne vajaduse korral andma ülevaate REP i elluviimisega eeldatavalt kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju põhjustatava võimaliku kahjustuse reaalistest hüvitusmeetmetest LKS § 70 1 tähenduses, samuti nende meetmete tõhususe ja vajaliku rakendusmahu hinnangut. Seega, kui Natura erandi etapi tarbeks korraldada lisatöö või eraldi hange, siis see peab toimuma REP ja selle KSH käigus. Sellega peab arvestama REP i protsessis.</p>	
		<p>LS ja VTK lk 23 kohaselt: „Natura hindamisel pöörata erilist tähelepanu sillavariantide mõjule lindude rändele, viigerhüljeste populatsioonile ja kahepaiksetele.“ Seda osa tuleb täpsustada. Natura hindamisel tuleb tähelepanu pöörata ja mõju hinnata Natura 2000 võrgustiku alade kaitse eesmärkidele ja terviklikkusele. S.o fookuses on kõik REPi planeeringualal ja selle eeldatavas mõjualas asuvate Natura 2000 võrgustiku alade kaitse eesmärgiks olevad liigid ja elupaigad. Mõju teistele liikidele tuleb hinnata mõju hindamise aruande teistes elusloodust puudutavates peatükkides.</p>	<p>Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse sõnastust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		LS ja VTK lk 23: Ajakohastada joonealust viidet nr 17 järgmiselt: „Kutsar, R.; Eschbaum, K. ja Aunapuu, A. 2019. Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis. Tellija: Keskkonnaamet.“ Mittetulundusühing Eesti Keskkonnamõju Hindajate Ühing koostas eelnimetatud juhendi esimese versiooni, hiljem on juhendit kaks korda täiendatud ja korrigeeritud.	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse sõnastust.
		LS ja VTK ptk 4.2: Ajakohastada tabelis toodud kaasatavate asutuste nimekirja, kuna asutuste ühendamise tulemusel ei ole enam nt Veeteede Ametit ja Lennuametit (nende asemel on Transpordiamet).	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse sõnastust.
		LS ja VTK lisa 1 „Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne“ ptk des 3.4 ja 4 nimetada kõik kavandatavad uuringud, nt LS ja VTK lisa 11 nimetatud kalastiku uuringud. LS ja VTK lisa 1 ptk-des 3.4 ja 4 on nimetatud müra uuringud, ettepanek täpsustada, et müra, sh veealune müra.	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse lisade sõnastust.
		LS ja VTK lisa 4 „Suure väina püsiühenduse kahepaiksete ja roomajate uuringu lähteülesanne Lk 6 kohaselt „kahepaiksete ja roomajate uuringu välitööde läbiviimise aeg on aprill kuni mai hõlmates sigimisperioodi.“ Teeme ettepaneku pikendada kahepaiksete ja roomajate uuringu välitööde perioodi kuni 15. juunini. Kulleste määramist saab teha ka juunis, samuti on juunis veel tähnikvesilikud veekogudes. Juunis on	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse lisa sõnastust.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		võimalik ka hinnata veekogude seisundit (taimestik, ärakuivamine jne).	
		LS ja VTK lisa 5 „Suure väina püsiühenduse maismaaimetajate uuringu lähteülesanne“: Teeme ettepaneku, et maismaaimetajate uuringus pisiimetajate püügil lisaks eluspüügilõksudele kasutada maasse kaevatavaid koonuseid, kuna eluspüügilõksudesse ei pruugi sattuda kõiki pisiimetajate liike, eelkõige kasetriibikut ning ka väiksemaid liike nagu pisihiir ning väike karihiir. Koonusepüügi vahendid võib lisada sama meetodika järgi või asendada osa eluspüügilõkse koonustega. Koonustes loomade ellujäämise suurendamiseks võiks kasutada nende peal kumera kujuga katteid.	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse lisa sõnastust.
		LS ja VTK lisa 6 Suure väina püsiühenduse maismaataimestiku uuringu lähteülesanne: Lähteülesandes on antud viide poollooduslike koosluste inventeerimise juhendile 2010. aastast. Kuna seda juhendit on uuendatud, siis teeme ettepaneku, et inventeerimine teostatakse EÜ Nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta (loodusdirektiiv elupaikade inventuuri kõige uuema kehtiva juhendi kohaselt. Uuendatud juhend on lisatud käesolevale kirjale.	Korrigeerime lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsuse lisa sõnastust.
		LS ja VTK lisa 7 „Suure väina püsiühenduse käsitiivaliste uuringu lähteülesanne“: Lähteülesandes on nimetatud varem läbiviidud	Täiendame käsitiivaliste lähteülesannet lähtuvalt esitatud ettepanekust.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>uuritud, mille näol on tegemist puuduliku informatsiooniga. Virtsu tuulepargi nahkhiirte uuring tehti aastatel 2012-2014. Kasutatav Anabat salvesti ei toiminud korrektselt 2013. aastal, mistõttu seda tööd korrati 2014. aastal. Uuringu lõpparuanne on Keskkonnaametile antud ja seda on võimalik käesoleva töö tarbeks lugeda. Esivere tuulikute (Tooma I ja II ning Esivere) nahkhiireuuritud viidi läbi kahel aastal 2018. ja 2019. aastal. Aruanded on Keskkonnaametil olemas ja neid saab kokkuleppel kasutada. Lähteülesandes on öeldud, et nahkhiirte ekspert tuleb kaasata projekteerimisse. Märkime, et see on väga oluline, sest nahkhiired rändavad ka merel ja merel oleva taristu (valgustus, trossid jm) mõju võib olla väga suur, kui see teha nahkhiiri arvestamata. Nahkhiirte ekspert tuleb kaasata ka REPi mõju hindamisse. LS ja VTK lisa 7 viimases lauses sõna „tuleks“ asendada sõnaga „tuleb“.</p>	
		<p>LS ja VTK lisa 7 „Suure väina püsiühenduse kalastiku ja kalanduse uuringu lähteülesanne“: Püsiühenduse lähteülesanne kalastiku seisukohalt on plaanis läbi viia vähendatud kujul ning selle käigus hinnatakse mõjusid kalastikule vastavalt rannikumere kalastiku seiremetoodikale. Lisaks analüüsitakse saake ning tehakse kalandusliku tuluse analüüs. Märkime, et üldise hinnangu saamiseks on see piisav, kuid lähteülesandes tuleks lisada hinnangu andmine mõjudest pelaagilistele kaladele (räim) ning mõju nende rännetele ning koelmutele. Antud teemat ei saa</p>	<p>Selgitame, et pärast Keskkonnaametiga konsulteerimist on järeldatud, et täiendav uuring ei annaks lisandväärtust. Eelmisel perioodil läbiviidud võrgupüügiuuritud näitasid, millistes piirkondades toimub intensiivsem räime ränne ja kudumine. Räime noorjärkude (maimude) traalimine ei annaks samuti lisandväärtust, kuna nemad ise ei uju, vaid triivivad hoovustega. Nende arvukust tuleks sel juhul vaadata pika perioodi jooksul</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		hinnata ainult standartsete võrgupüükidega, vaid tuleb läbi viia spetsiifiline pelaagiliste kalade seire (katsetraalimine ning hinnangud noorjärkude arvukusele piirkonnas).	ja kokkuvõttes ei oleks meil ikkagi anda ühtegi lisa soovitus või leevendavad meetet. Nagu 2011. aastal läbi viidud uuringu korral, siis eelduslikult on ka nüüd soovitus vältida tegevusi räime rände- ja kudeperioodil, mis tekitavad suurt müra või paiskavad veesambasse palju heljumit.
PÄÄSTEAMET	20.07.2021 nr 7.2-1/5550-2 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõule teeb Päästeamet ettepaneku lisada hinnatavate mõjude loetelusse (Lisa 8 peatükk 4) ka päästesündmustest tulenevate mõjude analüüs. Päästesündmus on päästeseaduse § 3 lõike 1 kohaselt ootamatu olukord, mis vahetult ohustab füüsiliste või keemiliste protsesside kaudu inimese elu, tervist, vara või keskkonda tulekahju, loodusõnnetuse, plahvatuse, liiklusõnnetuse, keskkonna reostuse või muu sarnase olukorra korral. Analüüs on vajalik ehitistel ja/või nende läheduses tekkinud päästesündmustele kiirete juurdepääsude tagamise planeerimiseks ja projekteerimiseks.	Sõnastame lähteseisukohtade ja väljatöötamise kavatsusse nõude hinnata mõjuhindamisel ka päästesündmustega seotud mõjude hindamine ning arvestame päästesündmusteks vajalike juurdepääsude tagamisega planeeringu koostamise ja projekteerimise käigus. Täiendavalt sõnastame kohustuse teha planeeringu ja projekteerimise käigus järjepidevalt koostööd päästevõimekuse tagamiseks nii kavandatava ehitisega seonduvate päästesündmuste kui ka piirkonnas laiemalt toimuda võivate päästesündmuste toimumise tagamiseks.
TERVISEAMET	27.07.2021 nr 9.3-4/20/5917-4 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Terviseameti lääne regionaalosakond on tutvunud esitatud Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõuga	Teadmiseks võetud.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		ning ei esita täiendavaid ettepanekuid ega vastuväiteid.	
ELERING AS	30.07.2021 nr 1.1-20/2021/575-2 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Suure väina püsiühenduse planeeringus tuleb arvestada Eleringi poolt hallatava olemasoleva taristuga ja võimalike võrguarengutega. Kirja lisana on kaasas <i>shape</i> failid, mis võimaldavad olemasoleva taristu kaardile kanda. Meres paiknevast olemasolevast taristust jääb planeeringualale ja selle lähedusse neli Virtsu ja Võiküla alajaamade vahelist kaabelliini: üks 110 kV kaabelliin ning kolm 35 kV kaabelliini. 35 kV kaabelliinid demonteeritakse lähiaastatel. Alajaamadest jääb planeeringuala piirkonda Virtsu ja Võiküla 110 kV alajaamad ning neisse ühendatud liinid. Võrguarengutest näeb Elering ette uue 110 kV õhuliini rajamist Rõuste ja Virtsu alajaamade vahele ja kaheaheelalise 110 kV Lihula-Virtsu õhuliini rekonstrueerimise olemasoleval trassil üheaheelaliseks (kujutatud alloleval joonisel nr 2). Mõlema liini eeldatav ehitusperiood on aastatel 2024-2025. Kumbki nimetatud investeering ei ole veel kinnitatud ega pruugi realiseeruda, kuid perspektiivina tuleks eeltoodud arenguplaanidega riigi eriplaneeringu lahenduse väljatöötamisel arvestada.	Olemasolevate kitsendustega arvestatakse asukohavaliku teostamisel trassikoridori valikul ning detailse lahenduse väljatöötamisel.
		Kõnealusel planeeringus tuleb arvestada ka elektrivõrgu kaitsevöönditega, kus elektriohutusest tulenevalt on piiratud tegutseda. Kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord on sätestatud majandus- ja taristuministri määrusega. Samuti tuleb Suure väina	Sõnastame lähteseisukohtades ja väljatöötamise kavatsuses perspektiivsete arendustega arvestamise vajaduse.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>püsiühenduse planeerimismenetluse käigus arvestada võimalike meretuuleenergia alade ühendusvõimalustega. Reaalne merepõhja ruumivajadus ühenduste loomiseks, tehniline lahendus ja täpne paiknemine selgub loamenetluse staadiumis. Ühenduste koridoride hinnanguliseks eeldatavaks laiuks on 200 m. Selleks tuleb ette näha sobilikud sillaga ja tunneliga ristumiskoridorid merekaablitele ja gaasitorudele koostöös Eleringiga. Detailsema info ja vastavate tehniliste tingimuste taotlemiseks palun pöörduda Eleringi poole.</p>	
<p>EESTI ARHITEKTIDE LIIT</p>	<p>10.09.2021 A25/019 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Kirjutada Suure väina silla/tunneli eriplaneeringusse sisse nõue, et projekt silla/tunneli rajamiseks tuleb saada läbi avaliku arhitektuurivõistluse. Heaks näiteks sellest, kuidas taristuobjektid saavad luua kvaliteetset ruumi ning tugevat kohaidentiteeti, on Elering ASi poolt läbi avaliku arhitektuurivõistluse rajatud kõrgepingemast "Soorebane", mis on andnud tugeva ja positiivse ruumilise identiteedi Risti alevikule. Suure väina sillal või ka tunnelil (tunneli suudmetel) on ümbritsevatele keskkonnale ja paikkonna asulatele oluline märgiline tähendus ja visuaalne mõju. Seega on oluline saada antud objektile parim arhitektuurne lahendus. EALI aastakümnete pikkune kogemus kinnitab, et parima ruumilise lahenduse saab just läbi avatud arhitektuurivõistluse korraldamise. Linnade planeeringutesse on nendesse kavandatavate oluliste objektide puhul avatud võistluse läbiviimise nõude sissekirjutamine juba tavaks saanud. Seda nõuet peab rakendama ka märgiliste</p>	<p>Täiendame lähteseisukohti tingimusega, et arhitektuurikonkurss tuleb läbi viia pärast detailse lahenduse koostamist, kui on selgunud täpsed kriteeriumid, millele kavandatav sild või tunnel vastama peab. Peamiselt peab arhitektuurikonkurss andma lahenduse sillale või tunneli avadele ning nende mõjualadele.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		taristuobjektide puhul, kusjuures on oluline, et see nõue saaks sisse kirjutatud juba protsesside algstaadiumis.	
		Palun lisada Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesande punkti 3.5 eskiisprojekti koostamisel juhusteks antud dokumentide loetellu ka dokument „Ehituse pikk vaade 2035“. Tegu on 27.04.2021 vabariigi valitsuse poolt heaks kiidetud projekteerimis- ja ehitussektorit otseselt suunava dokumendiga.	Ettepanekuga arvestatakse.
		Kuna Suure väina silla/tunneli näol on tegemist olulist ruumilist ja visuaalset mõju omava objektiga, siis palun lisada Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesande punkti 3.8. Silla- ja tunnelieskiise koostavate vastutavate ekspertide nõutud pädevuse määratlemise alla ka nõue kaasata tööprotsessi volitatud arhitekt, tase 7 või volitatud arhitekt-ekspert, tase 8. Oluline ei ole mitte ainult silla enda arhitektuurne lahendus, vaid ka silla maha-/pealesõidud, mis peavad arvestama asulate ruumilise ja ajaloolise keskkonnaga ning tagama asulate arengu jätkusuutlikkuse ja toimimise efektiivsuse. Seega on arhitekti kaasamine antud protsessi väga oluline.	Ettepanekuga arvestatakse.
EESTI KESKKONNAÜHENDUSTE KODA	8.09.2021 nr 1-5/21/5147 (LS ja VTK avalik väljapanek)	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,	Täiendame lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse sõnastust lähtuvalt esitatud ettepanekust.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>mistõttu on kohane see esitada ka planeeringuala kirjelduses. Teeme ettepaneku alapeatükki vastavalt täiendada.</p>	
		<p>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 soodsa mõjuga keskkonnaseisundile. Teeme ettepaneku alapeatükki eeltoodud infoga täiendada.</p>	<p>Ettepanekuga on lähteseisukohtades ja väljatöötamise kavatsuses arvestatud. Ptk 3.2.1. on sätestatud, et mõjuhindamise käigus viiakse läbi Natura asjakohane hindamine, sest arvestades kavandatava tegevuse alternatiivide paiknemist Natura alade suhtes ei saa ebasoodsat mõju alade terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele välistada või pole piisavalt informatsiooni järelduste tegemiseks. REP-i võib kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ning REP-i kehtestaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõjuta ebasoodsalt selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkust ega kaitse eesmärki. Juhul, kui Natura asjakohase hindamise tulemusena selgub, et leevendavad meetmed ei taga Natura ala terviklikkust ja kaitse-eesmärkide saavutamist, tuleb arendajal teha otsus, kas loobuda kavandatavast tegevusest või liikuda edasi erandi tegemise etappi. See otsus tehakse pärast asjakohase hindamise tulemuste selgumist. Erandi tegemise etappi liikumisel on võtmeküsimuseks, kas REP-iga</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			<p>kavandatav tegevus on alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel, sealhulgas sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel.</p> <p>Täiendame lähteseisukohti selgitusega Natura hindamise ning võimaliku erandi rakendamise protsessist.</p>
		<p>„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.</p> <p>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 lõikes.“ Täiendada viimast lauset: „... ning et hindamistulemustest võib ka järelduda, et optimaalsemaks lahenduseks üle Suure väina</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		ühenduse pidamisel võib osutada 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.	
		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.	Selgitame, et lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse läbivaks põhimõtteks on olnud see, et asukohavaliku etapis tuleb valida alternatiiv, mis on kõige parem kõigist hinnatavatest alternatiividest ning see peab olema ka reaalselt elluviidav, sh vajadusel leevendusmeetmeid rakendades. Kui alternatiivi sobivus ja elluviidavus ei ole välja selgitatud, ei ole võimalik vastu võtta asukohavaliku otsust.
		REP LS ja VTK koostamisel on lähtutud vähemalt järgmistest 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...	Selgitame, et Eesti Keskkonnaühenduste Koja 28.03.2012 kirja näol on tegu keskkonnaorganisatsiooni arvamusega, mis ei ole esitatud planeeringulahenduse kohta. Riigi eriplaneeringu ja mõjude hindamise

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>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 lõppjäreldest 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.</p>	<p>läbiviimise käigus teostatakse rida uuringuid, sh linnustikku ja mereimetajaid puudutavad uuringud, mis peavad muuhulgas andma vastused 2011. aastal koostatud kavas vastuseta jäänud küsimustele. Märgime täiendavalt, et 2011. aastal koostatud kava ja selle koostamise käigus läbiviidud uuringud on läbinud ja läbivad ka täiendavate uuringute teostamise ajal hinnangu selles osas, kuivõrd on sel ajal tehtud uuringud ja nende tulemused endiselt kasutatavad ja kuivõrd vajavad need tulemused värskendamist. Vastavad hinnangud on välja toodud ka lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse lisadeks olevates uuringute lähteülesannetes. Riigi eriplaneeringu koostamisel viiakse läbi mõjude hindamine, sh KSH, mille järeldest tegemisel tuleb lähtuda aja- ja asjakohastest uuringutest, mis muuhulgas koostatakse riigi eriplaneeringu koostamise käigus (vt lähteseisukohtades toodud uuringute nimekirja).</p>
		<p>16, peatükis 2.2. Trassiasukoha alternatiivide valiku kriteeriumid: Geoloogia – eelistatud on geoloogiliselt lihtsamini teostatav alternatiiv. ... Põhimaterjalide vajadus – eelistatud on</p>	<p>Selgitame, et ilma uuringuteta ei ole võimalik Natura asjakohast mõju hinnata. Selleks enamus looduskeskkonna uuringuid töösse</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>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.</p> <p>Suure väina püsiühenduse rajamisel on selged keskkonnakaitselised piirangud – Natura väärtuste kahjustamise vältimise vajadus, mis tähendab, et rajada ja seega ka eelistatuks valida saab vaid alternatiivi, mille puhul keskkonnakaitselised 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 seadvaid kriteeriume on arvuliselt</p>	<p>kirjutatud ongi, sest uuringute ajakohastamine on eeldus asjakohase mõjuhindamise läbiviimiseks. Natura asjakohaseks hindamiseks on teiste hulgas vaja näiteks müra ja vibratsiooni hinnangut, veealuse müra hinnangut, liiklusprognooosi, geoloogiat, erinevate sillaalternatiivide lahendusi ja visualiseeringuid jm. Sotsiaalsete, kultuuriliste ja majanduslike mõjude uuringud/analüüsid ei ole Natura hindamiseks vajalikud.</p> <p>Täiendame lähteisukohtade sõnastust selliselt, et oleks selgelt välja toodud, et Natura hindamise tulemused on sobivaima alternatiivi valikul peamine kriteerium – Natura väärtuste kaitse peab olema tagatud.</p>
--	--	---	---

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>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.</p>	
		<p>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 viidet 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.</p>	<p>Lisame viite lähteseisukohtade lisaks olevatele uuringute lähteülesannetele viidatud peatükki.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>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.</p>	<p>Lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse ptk 2.3. sissejuhatavas osas on markeeritud, et „Pea kõikides valdkondades on otstarbekas viia valdkonnauuringud läbi eraldi asukohavaliku etapis ja detailse lahenduse koostamise etapis, kusjuures detailse lahenduse täpse vajaduse ja lähteülesande väljatöötamine peab olema osa asukohavaliku etapi uuringust. Taoline käsitlusviis on vajalik, et tagada üheltpoolt võimalikult adekvaatsed detailse lahenduse käigus läbiviidavad uuringud ning teisalt vältida ebamõistlike uuringute läbiviimist.“</p> <p>Seega ptk-is 2.3.2. väljatoodud uuringute nimekiri on esialgne ning selle täpne ulatus selgitatakse välja asukohavaliku teostamise käigus.</p>
		<p>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?</p>	<p>REP koostamisel ja mõjude hindamisel lähtutakse asjakohaste mõjude hindamise metoodikast, mis koosneb oluliste ning tavaliste mõjude hindamisest ehk on laiem kui KeHJS kohase mõjuhindamise läbiviimine. Selgitame, et „tavalised mõjud“ on sisuliselt kõik mõjud, mis ei ole olulised KeHJS kontekstis, kuid on asjakohased, et langetada</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			<p>laiapõhjaliselt kaalutletud ning kõiki asjaolusid arvesse võttes planeerimisotsus.</p> <p>Asjakohaste mõjude hindamise kohta soovitame täpsemalt lugeda Rahandusministeeriumi ruumilise planeerimise infoveebist: https://planeerimine.ee/ruumiline-planeerimine/moju/</p>
		<p>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.</p>	<p>Täiendame lähteseisukohti ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsust Natura hindamise ja võimaliku erandi tegemise kirjeldusega.</p> <p>Selgitame, et käesolevad lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus on koostatud asukohavaliku teostamisele ning detailse lahenduse koostamist puudutavad osad on pigem selgitavad.</p>
		<p>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,</p>	<p>Viidatud lõigule järgnevas lõigus on sätestatud, et „Kliimamuutustele avalduva mõju hindamise meetodika kooskõlastatakse enne tööga alustamist Keskkonnaministeeriumiga.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		Land-use change and Forestry) ehk maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse sektoris KHG heite hindamise meetodika. Teeme ettepaneku sõnastada sama lause konkreetse tingimusena: "Maakasutusest tuleneva KHG (CO ₂) 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.	Metoodika kirjeldus, sh CO ₂ heite arvutamise meetodika erinevates etappides, esitatakse mõju hindamise aruandes. Antud nõude eesmärk on tagada, et kliimamuutustele avalduva mõju hindamisel kasutatav meetodika oleks vastuvõetav ja kvaliteetse lõpptulemuse saavutamiseks 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.	Selgitame, et parvlaevaühenduse alternatiivi on kirjeldatud peatükis 1.1. Teeme lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse edasisel kasutamisel veel täiendavalt koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, et selgitada välja parvlaevaühenduse alternatiiv, mis oleks tänasega võrreldes oluliselt parendatud, kuid endiselt realistlik ja elluviidav.
		lk 38 – Liiklusprognoos 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	Selgitame, et majanduskasvul põhineva mudeli hülgamise ning tarbimismahtude vähendamise vajaduse realiseerumine ei ole tõendatud ning pigem näitab muuhulgas kaubavedude maht järjepidevat kasvu. Seetõttu ei ole negatiivse majanduskasvu

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		vähendamise ning kliimaneutraalsuse saavutamise eesmärgid, muutub järjest käegakatsutavamaks majanduskasvul põhineva mudeli hülgamise ning tarbimismahtude vähendamise vajadus.	prognoosimine meie hinnangul töö raames vajalik.
		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.	Lisame eskiisprojekti lähteülesandesse täiendavalt nõude kaasata eskiisprojekti koostamisse ka arhitekt ning maastikuarhitekt, et tagada silla ja tunneli suudmete piirkondade võimalikult kvaliteetne visuaalne, ruumiline ja arhitektuurne lõpptulemus.
EESTIMAA LOODUSE FOND	09.09.2021 nr 134-1 (LS ja VTK avalik väljapanek)	ELF on jätkuvalt seisukohal, et Suure väina transport on vajalikus ulatuses tagatud praamiliiklusega ja seega puudub põhimõtteline vajadus silla või tunneli järele. Seejuures sild kui Natura 2000 ala ohustav ja selle terviklikkust kahjustav variant on täiesti vastuvõetamatu. Keskkonnaühendused on ka varem väljendanud seisukohta, et sild võib Natura 2000 ala ohustada (nt. Eesti Keskkonnaühenduste Koda, 2012). Tänaseks ei ole esitatud vettpidavaid argumente selle kohta, et silla või tunneli rajamine aitaks	Selgitame, et käesoleva töö ülesanne on välja selgitada, milline alternatiiv (parvlaevaühendus, sild või tunnel) on parim võimalik alternatiiv tagamaks pidev ja jätkusuutlik ühendus mandri ja Saare maakonna vahel. Parim võimalik alternatiiv on parim nii keskkonnale kuid on ka majanduslikult tasuvaim pikas perspektiivis. Majanduslik tasuvus tähendab üheltpoolt pikaajalist mõju riigieelarvele ning teiselt poolt

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>kuidagi kaasa selle väidetavale eesmärgile suurendada piirkondade konkurentsivõimet ja vähendada ääremaastumist. Seega puuduvad sellele keskkonnale koormaval ja rahaliselt kallil ettevõtmisel ka selged sotsiaalmajanduslikud põhjendused. Selline taristu on ilmses vastuolus säästva arengu põhimõtetega.</p> <p>Olukorras, kus on vajalik kiire liikumine kliimanetraalsuse poole, sh. kasvuhoonegaaside emissioonide vähendamine vähemalt 55% 2030. aastaks, tuleb iga suurprojekti puhul arvestada selle kliimamõju. Seda enam, et lähitulevikus on ette näha pigem Euroopa Liidu kliimaambitsiooni tõusu https://www.consilium.europa.eu/et/policies/eu-plan-for-a-green-transition/. Taristu arendamine lähtudes transpordimahu järjepideva kasvu eeldusest ei ole tänapäeval mõistlik.</p> <p>Silla variandi puhul lisandub üldistele säästva arenguga seotud kaalutlustele välistavana otsene vastuolo EL keskkonnaõiguse, eelkõige linnu- ja loodusdirektiividega. Strateegilise dokumendi „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“ KSH raames Aivar Leito (Leito, 2010) tehtud linnustiku-uuring näitab veenvalt, et sillast kujuneks rändlindudele oluline rändetakistus ja aastas võib hukkunud lindude arv ulatuda 150-750-ni. See kujutaks endast olulist summaarset suremust. Lisaks</p>	<p>sotsiaalmajanduslikku mõju Saare maakonna inimestele ja ettevõtlusele.</p> <p>Riiklik huvi püsiühenduse koostamiseks on määratletud riigi eriplaneeringu taotluses ning algatamise korralduses. Muuhulgas on riiklik huvi määratletud järgmiselt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riik on enda huvi Suure väina püsiühenduse vastu väljendanud strateegilistes dokumentides nagu Vabariigi Valitsuse kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ ning Saare ja Lääne maakonnaplaneeringutes. Üleriigilises planeeringus selgitatakse, et Saare maakonna ligipääsetavuse parandamiseks võib riik teha otsuse rajada püsiühenduse üle Suure väina, mis lühendaks maanteeõidukite ülesõiduaega. Maakonnaplaneeringutes on kajastatud perspektiivse Suure väina püsiühenduse silla- ja tunnelivariandi maismaotste alternatiivid. Maakonnaplaneeringus selgitatakse, et jätkutegevusena koostatakse riigi eriplaneering, milles tehakse püsiühenduse asukohavalik ning määratakse püsiühenduse täpne asukoht
--	--	--	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>järeltub sama protsessi käigus Ivar Jüssi (Jüssi, 2010) ettevalmistatud hüljesteteemalisest aruandest, et silla puhul ei saa välistada olulist negatiivset mõju Liivi lahe viigerhülge asurkonnale. Rahvusvahelised eksperthinnangud (Ellermaa, 2012; Pilats, 2012) kinnitavad eeltoodud seisukohti.</p> <p>Vastavalt planeerimisseaduse § 27 lõikele 1 on riigi eriplaneeringu eesmärk sellise olulise ruumilise mõjuga ehitise püstitamine, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi. Tulenevalt eeltoodud kaalutlustest väidame, et riiklik või rahvusvaheline huvi Suure väina püsiühenduse loomiseks puudub. Veelgi enam, püsiühendus silla rajamisena on Eesti rahvusvaheliste kohustustega otseses vastuolus.</p>	<p>Saare ja Lääne maakonnaga piirnevas sisemeres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisaks on Suure väina püsiühendus kajastatud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019–2023 transpordi ja taristu valdkonna punktis 14.15: <i>Algatame riikliku eriplaneeringu Saaremaa silla rajamise võimaluste kaardistamiseks, küsides seejuures kohaliku kogukonna arvamust.</i> • 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).
		<p>Alapeatükk 1.2. Planeeringuala</p> <p>Alapeatükis ei ole märgitud, et planeeringuala paikneb Väinamere hoiualal, mis on ühtlasi osa samanimelisest Natura 2000 võrgustiku linnu- ja loodusosalast. Kuigi Natura ala mainitakse dokumendis mujal, on oluline see ka planeeringuala üldkirjelduses välja tuua.</p>	<p>Täiendame lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse sõnastust lähtuvalt esitatud ettepanekust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Alapeatükk 1.5. Lähteandmed</p> <p>Alapeatükis nimetatakse esimesena dokumenti "Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruannet ning KSH käigus läbiviidud uuringud". Juhime tähelepanu, et aruanne on oma lõppjäreldestes vastuolus selle käigus läbiviidud uuringutega linde (Leito, 2010) ja hülgeid (Jüssi, 2010) puudutavates küsimustes. Juhime tähelepanu, et rahvusvaheliste eksperthinnangute kohaselt (Ellermaa, 2012; Pilats, 2012) tuleb Natura 2000 ala kaitse küsimustes lähtuda eeltoodud uuringutest, mitte koondaruandest.</p> <p>Eesti Keskkonnaühenduste Koda saatis eeltoodud põhjusel 28. märtsil 2012. a märgukirja Vabariigi Valitsusele (Eesti Keskkonnaühenduste Koda, 2012), milles rõhutatakse järgnevat: "mõjude hindamise käigus ei ole kõrvaldatud teaduslikult põhjendatud kahtlust selle suhtes, et erinevad sillaalternatiivid võivad avaldada negatiivset mõju Väinamere linnuala ja Väinamere loodusala kaitse-eesmärkidele." Seetõttu ei saa KSH aruannet käsitleda argumendina silla eelistamisel ja selle esitlemisel keskkonnohutu lahendusena. Lähteandmetena tuleb kindlasti käsitleda ka eelpoolmainitud märgukirjale lisatud Margus Ellermaa ekspertarvamust linnustiku teemal ja Valdis Pilatsi seisukohta hüljestega seoses.</p>	<p>Selgitame, et Eesti Keskkonnaühenduste Koja 28.03.2012 kirja näol on tegu keskkonnaorganisatsiooni arvamusega, mis ei ole esitatud planeeringulahenduse kohta. Riigi eriplaneeringu ja mõjude hindamise läbiviimise käigus teostatakse rida uuringuid, sh linnustikku ja mereimetajaid puudutavad uuringud, mis peavad muuhulgas andma vastused 2011. aastal koostatud kavas vastuseta jäänud küsimustele. Märgime täiendavalt, et 2011. aastal koostatud kava ja selle koostamise käigus läbiviidud uuringud on läbinud ja läbivad ka täiendavate uuringute teostamise ajal hinnangu selles osas, kuivõrd on sel ajal tehtud uuringud ja nende tulemused endiselt kasutatavad ja kuivõrd vajavad need tulemused värskendamist. Vastavad hinnangud on välja toodud ka lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse lisadeks olevates uuringute lähteülesannetes.</p> <p>Riigi eriplaneeringu koostamisel viiakse läbi mõjude hindamine, sh KSH, mille järelduste tegemisel tuleb lähtuda aja- ja asjakohastest uuringutest, mis muuhulgas koostatakse riigi eriplaneeringu</p>
--	--	--	---

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			koostamise käigus (vt lähteseisukohtades toodud uuringute nimekirja).
		<p>Alapeatükk 2.1.3. Põhimõtted looduskeskkonnaga arvestamiseks</p> <p>Alapeatükis ei ole mainitud, et planeeringuala paikneb hoiualal, mis on ühtlasi osa Natura 2000 võrgustiku linnualast ja loodusalast.</p> <p>Seetõttu ei ole see ka vastavuses looduskaitseaduse § 32 lõike 2 nõudega, mille kohaselt on hoiualal keelatud nende elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine, mille kaitseks hoiuala moodustati, ning kaitstavate liikide oluline häirimine, samuti tegevus, mis seab ohtu elupaikade, kasvukohtade ja kaitstavate liikide soodsa seisundi. Tegemist on seaduses kirjas oleva ühemõttelise keeluga, mida ei saa planeerimisel arvestamata jätta.</p> <p>Ühtlasi ei ole alapeatükis arvestatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse §-s 45 sätestatud nõuetega, 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</p>	<p>Ettepanekuga on lähteseisukohtades ja väljatöötamise kavatsuses arvestatud. Ptk 3.2.1. on sätestatud, et mõjuhindamise käigus viiakse läbi Natura asjakohane hindamine, sest arvestades kavandatava tegevuse alternatiivide paiknemist Natura alade suhtes ei saa ebasoodsat mõju alade terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele välistada või pole piisavalt informatsiooni järelduste tegemiseks. REP-i võib kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ning REP-i kehtestaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõjuta ebasoodsalt selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkust ega kaitse eesmärki. Juhul, kui Natura asjakohase hindamise tulemusena selgub, et leevendavad meetmed ei taga Natura ala terviklikkust ja kaitse-eesmärkide saavutamist, tuleb arendajal teha otsus, kas loobuda kavandatavast tegevusest või liikuda edasi erandi tegemise etappi. See otsus tehakse pärast asjakohase hindamise tulemuste selgumist. Erandi tegemise etappi liikumisel on võtmeküsimuseks, kas REP-iga</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>terviklikkust ega kaitse eesmärki. Alade puhul, mis sisaldavad esmatähtsaid liike ja elupaiku, on erandid lubatavad ainult juhul, kui planeering on seotud inimese tervisega, elanikkonna ohutusega või olulise soodsa mõjuga keskkonnaseisundile.</p> <p>Edaspidi käsitletakse küll kõnealuseid asjaolusid mingil määral trassivaliku juures (alapeatükk 2.2.2), kuid siin on tegemist põhimõteteliste otsustega, mitte üksnes trassivaliku küsimustega.</p>	<p>kavandatav tegevus on alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel, sealhulgas sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel.</p>
		<p>Alapeatükk 2.2. Trassiasukoha alternatiivide valiku kriteeriumid</p> <p>Alapeatükis tuleb selgelt välja tuua, et kuivõrd ala paikneb Natura 2000 linnu- ja loodusala, kehtivad seal eelmises punktis nimetatud põhimõtted. Leiame, et alapeatükis 2.2.2 välja toodud põhimõtte Natura ala terviklikkuse ja kaitse-eesmärkide mitte-kahjustamisest pole lihtsalt üks "kriteerium" teiste seas, vaid ala terviklikkust ja kaitse-eesmärke kahjustavaid alternatiive välistav asjaolu. Majanduslike ja tehniliste kriteeriumite abil saab eelisjärjestada vaid neid variante, mis ei kahjusta Natura ala terviklikkust ega kaitse-eesmärke.</p> <p>Lisaks tuleb rõhutada, et merekeskkonna seisukohast ei piisa lihtsalt vähem ebasoodsa alternatiivi valikust. Arvestades seda, et mereala on ebasoodsas seisundis</p>	<p>Määrame prioriteetsetele trassialternatiivide asukohavaliku kriteeriumidele baaskriteeriumi (sh mõju Natura 2000 aladele) tähenduse, mille kohaselt peab valitud alternatiiv olema baaskriteeriumide (Natura) lõikes parim ning seejärel on võimalik alternatiive hinnata muude kriteeriumide lõikes. Kaalude määramist kriteeriumidele ei pea me põhjendatuks, kuna tegu ei ole objektiivse hindamismeetodiga.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		(Keskkonnaministeerium, 2019), aga veepoliitika raamdirektiiv ja merestrategia raamdirektiiv nõuavad hea seisundi saavutamist, saab vastuvõetavaks lugeda vaid sellist lahendust, mis aitab hea seisundi saavutamisele kaasa.	
		<p>Alapeatükk 2.3.1. Asukohavaliku teostamise käigus läbiviidavad uuringud</p> <p>Mitme olulise teema puhul nagu mereimetajad, kalastik, linnustik ja käsitiivalised, ei leia selgitusi selle kohta, milliseid uuringuid on plaanis läbi viia. Kuigi peatükis 3.2.3 antakse kavandatavatest uuringutest üldsõnaline ülevaade, siis käesolevas peatükis sellele viide puudub. ELF rõhutab, et uuringute põhjal saab järeldusi teha vaid juhul, kui need sisaldavad mitme aasta vältel kogutud andmeid, mis võimaldavad arvestada sesoonset ja aastate vahelist muutlikkust. Lisaks peavad uuringud võimaldama senisest täpsemalt hinnata, millist mõju üks või teine kaalutav alternatiiv elustikule avaldab. Juhime tähelepanu, et juba olemasolevad uuringuaruanded näitavad igasuguse silla väga tõenäolist olulist negatiivset mõju lindudele (Leito, 2010) ja võimalikku olulist negatiivset mõju viiherhüljestele (Jüssi, 2010).</p> <p>Samuti ei ole alapeatükis selgitatud, millist meetodikat on kavas kasutada liiklusprognoosi teostamisel. Rõhutame, et kliimamuutus sunnib peale kiireid korrekture kõigis energiat</p>	Lisame viite lähteseisukohtade lisaks olevatele uuringute lähteülesannetele viidatud peatükki.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		kasutatavates sektorites, sealhulgas transpordis ja igasuguse liiklusprognoosi tegemisel tuleb arvestada karmistuva kliimapoliitikaga.	
		<p>Alapeatükk 3.2.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele</p> <p>Alapeatükis on kirjeldatud Natura 2000 võrgustiku aladele avalduda võiva mõju kohustuslikku hindamist üldiselt adekvaatselt, kuid mainimata on jäänud asjaolu, et alade puhul, mis sisaldavad esmatähtsaid liike ja elupaiku, on erandid lubatavad vaid juhul, kui planeering on seotud inimese tervisega, elanikkonna ohutusega või olulise soodsa mõjuga keskkonnaseisundile. Juhime tähelepanu, et Väinameri on just selline esmatähtsaid liike ja elupaiku sisaldav ala.</p>	Täpsustame vajadusel lähteseisukohti ja väljatöötamise kavatsust lähtuvalt esitatud ettepanekust.
		<p>Alapeatükk 3.2.3. Mõju loomastikule</p> <p>Kuigi antud peatükis on teatud määral lahti kirjutatud alapeatükis 2.3.1 juures täiesti selgitamata temaatikat, on uuringute kirjeldus meie hinnangul siiski ebapiisav ega anna selgust, millises ulatuses ja kui pika aja jooksul on kavas välitoid läbi viia.</p> <p>Alapeatükis sisalduv tabel 1 "Linnustikule avalduv võimalik mõju ja eeldatav mõju piirkond" toob küll mõjuna välja veelindude ja teiste liigirühmade esindajate suremuse suurenemise kokkupõrgete</p>	Uuringute kirjeldused on esitatud uuringute lähteülesannetes, mis on LS ja VTK lisad.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>tõttu sillaga, kuid jätab märkimata võimalikud kokkupõrked liikuvate autodega. Kuivõrd isegi tavalised autoteed on olulised autodega põrkest tingitud lindude suremuse põhjustajad, tuleb kindlasti arvestada autodega põrke ohtu lindude massrändest läbi lõikava silla puhul.</p>	
		<p>Alapeatükk 3.2.10. Kliimamuutustega kohanemine. Mõju kliimamuutustele</p> <p>Alapeatükis on välja toodud vajadus vähendada KHG emissioone, kuid arvestamata on jäetud kliimaneutraalsuse eesmärk aastaks 2050. Käsitletud ei ole ka emissioonide vähendamise kohustuse mõju tulevasele liiklustihedusele.</p> <p>Samuti leiame, et ebalev on maakasutuse muutuse mõju käsitlev lõik, kus maakasutusest tuleneva KHG heite hindamisel viidatakse Valitsustevahelise kliimamuutuse paneeli juhendmaterjalidele vaid soovitusena. Leiame, et kuna antud juhendmaterjal on rahvusvahelise koostöö tulemusel konsensuslikult valminud ja kasutuses ka riikliku KHG aruandluse tegemisel, siis tuleks see välja tuua selge suunisena.</p>	<p>Viidatud lõigule järgnevas lõigus on sätestatud, et „ Kliimamuutustele avalduva mõju hindamise meetodika kooskõlastatakse enne tööga alustamist Keskkonnaministeeriumiga. Meetodika kirjeldus, sh CO₂ heite arvutamise meetodika erinevates etappides, esitatakse mõju hindamise aruandes.“</p> <p>Antud nõude eesmärk on tagada, et kliimamuutustele avalduva mõju hindamisel kasutatav meetodika oleks vastuvõetav ja kvaliteetse lõpptulemuse saavutamiseks tasemel.</p>
		<p>Alapeatükk 3.3.1. Liiklusuuring</p> <p>Liiklusprognoosis on kavas analüüsida “turismi ja saarte külastatavuse arengut, muutuseid Muhu ja Saaremaa rahvaarvus, majanduslikke muutusi,</p>	<p>Selgitame, et kaubavedude maht Virtsu ja Kuivastu vahel näitab aasta aastalt ühtlaselt ca 10% kasvu. Kliimamuutustest ja karmistuvast kliimapoliitikast tulenevate nõuete rakendamiseiga seotud</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>autostumise ja kaubaveo mahu kasvu, ülesõidu hindasid ja püsiühenduse avamise mõju". Rõhutame, et liiklusuuringu analüüsi teostamisel tuleb arvesse võtta ka kliimamuutusest ja karmistuvast kliimapoliitikast tulenevad nõuded, samuti kohustus vähendada 2030. aastaks KHG heiteid vähemalt 55% ning eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus.</p>	<p>transpordimahtude vähenemine ei ole käesoleval ajal tõendatud.</p>
		<p>Alapeatükk 4.1. Ajakava</p> <p>Ajakava on äärmiselt vastuoluline. Variantide valiku seisukohalt üliolulised linnustiku uuringud lõppevad alles 2025. aastal, ent juba 2022. aastal visandatakse esialgsed trassivariandid. Juhime tähelepanu, et sellise ajalise graafiku korral ei ole võimalik trassivariantide visandamisel arvestada uuringute tulemustega.</p>	<p>Selgitame, et esialgsete trassialternatiivide visandamise eesmärk on objektiivsetest kriteeriumidest lähtuvate täiendavate asukohtalternatiivide visandamine lisaks 2011. aasta kavas välja toodud alternatiividele, mida asutakse uuringute tulemusel täpsustama ja hindama. Paljud uuringud vajavad hinnatavaid alternatiive uuringute läbiviimiseks, mistõttu peavad esialgsed koridorid olema visandatud.</p>
		<p>Alapeatükk 5.1. Ülevaade varem teostatud uuringutest ja analüüsides</p> <p>Alapeatükis on kirjas, et eriplaneeringu koostamise aluseks on 2011. aastal koostatud sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava. Juhime tähelepanu, et teadaolevalt pole kõnealust kava kinnitatud ja tegu on pigem kava eelnõuga.</p>	<p>Selgitame, et 2011. aastal aluseks võetud kava on eriplaneeringu aluseks ses osas, et kava koostamisel ja uuringute läbiviimisel välistati ebareaalsed alternatiivid. Seega on mõistlik antud töö võtta aluseks ning täpsustada töö tulemusi pidades silmas vahepeal möödunud aega, andmete täpsustamise vajadust jmt. Kuigi kava 2011. aastal ei kinnitatud, tuleb selles toodud informatsiooni ja</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			järeldusi arvestada kui riigi eriplaneeringu alusinformatsiooni, sisendit. Riigi eriplaneeringu koostamisel tuleb valideerida 2011. aastal koostatud kavas toodud järeldusi.
		<p>Lisad</p> <p>Lisades kirjeldatakse muuhulgas konkreetsete liigirühmade jaoks vajalike uuringute lähteülesandeid. Vastavate lisade koostamisse on kaasatud nende rühmade professionaalsed asjatundjad ja seega need kompenseerivad osaliselt alapeatükis 2.3.1 kirjeldatud puudujääke. Siiski ei selgu kogu dokumendist, mil viisil integreeritakse uuringute tulemused üldisesse mõju hindamise protsessi, sh. tähtsaimana, millised tulemused näitaksid oluliste mõjude olemasolu ja millised nende puudumist. Samuti tekib kahtlus, kas kõigi liigirühmade uuringuteks on arvestatud piisav ajavaru, mis võimaldab tasandada aastate-vahelisi juhuslikke erinevusi.</p> <p>Liiklusuuringu lähteülesanne (lisa 2) ei sisalda kliimapolitiikast tulenevate korrektuuride arvestamist. Euroopa Liidus kokku lepitud kliimaneutraalsuse eesmärk avaldab kindlasti mõju ka autoliiklusele, aga praeguses lähteülesandes see ei kajastu.</p>	Selgitame, et uuringute tulemused annavad sisendi mõjuhindamise protsessi ning olulist teavet hinnatavate valdkondade kohta. Täiendavalt selgitame, et ajavaru on ekspertide antud hinnang, mistõttu lähtume ajakava koostamisel liigiekspertide arvamusest tulemuste hinnatavuse osas. Lisaks on alusuuringute lähteülesannetes välja toodud varem teostatud uuringud, mis võimaldab uute uuringute koostamise käigus kogutavate andmete adekvaatsust hinnata.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Leiame, et praegune eriplaneeringu ja selle mõju hindamise lähtekohtade dokumentatsioon ei ole piisav säästva arengu põhimõtteid arvestava ning Eesti ja Euroopa Liidu keskkonnaõigust austava protsessi läbiviimiseks. Enne dokumendi vastuvõtmist tuleb seda kindlasti oluliselt täiendada, eelkõige viia vastavusse kiiresti areneva kliimapoliitika põhimõtetega ning loodus- ja linnudirektiividega, samuti neid rakendavate Eesti õigusaktidega.</p>	<p>Lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse dokumente täiendatakse lähtuvalt avalikul väljapanekul esitatud seisukohtadest ning esitatakse täiendavaks arvamuse avaldamiseks isikutele ja asutustele enne dokumentide kinnitamist.</p>
KESKKONNAAGENTUUR	<p>07.09.2021 nr 6 6/21/1362 2 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Suure väina püsiühenduse trassialternatiivide mõju usaldusväärseks hindamiseks ja nende omavaheliseks võrdlemiseks parima võimaliku alternatiivi valiku teostamiseks ja detailse lahenduse koostamiseks on kavandatud alusuuringud. Võttes arvesse planeeritud tööde ja ressursside mahtu ning tekkiva info väärtust, Keskkonnaagentuur palub anda teada kuidas on kavas uuringute käigus kogutava info koondamine ja avalikustamine (nt aruanded, andmestikud, kaardikihid) võimaldamaks selle riskasutamist hilisemate tööde ja analüüside tarbeks.</p>	<p>Selgitame, et alusuuringute aruanded avalikustatakse koos planeeringudokumentidega ning ruumiandmed koondatakse Rahandusministeeriumis mh eesmärgiga nende riskasutamise võimaldamine järgnevate uuringute kasutamisel.</p>
TARTU ÜLIKOOL	<p>31.08.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Suure väina püsiühenduse eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõu lisa 3 käsitleb geoloogilise ja hüdrogeoloogilise uuringu lähteülesannet. Ülevaade seni tehtud töödest ei hõlma Stockholmi Ülikooli poolt aastal 2000 tehtud uuringut "Seabed investigations in the Strait of Suur-Väin, western Estonia", autorid T.</p>	<p>Täiendame geoloogilise ja hüdrogeoloogilise uuringu lähteülesannet lähtuvalt esitatud ettepanekust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Flodén ja M. Bjerkéus. Tegu on sihtotstarbelise seisukohtade uuringuga, mille käigus profileeriti piki trassi variante. Aruanne sisaldab muuhulgas seismiliste läbilõigete tõlgendusi, kihtide sügavus- ja paksuskaarte. Töö on sisuliselt ainuke valminud Suure väina põhjasetete detailuuring, mis väärib käsitlemist ja võrdlemist loodetavasti peagi valmiva EGT uuringuga. Stockholmi Ülikooli aruanne võib olla raskesti kättesaadav. Koopia on olemas Tartu Ülikoolis, mis aitab uuringut läbi viia. Ettepanek: Suure väina püsiühenduse eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse eelnõu lisa 3 peaks käsitlema Stockholmi Ülikooli poolt tehtud uuringut "T. Flodén & M. Bjerkéus, 2000. Seabed investigations in the Strait of Suur-Väin, western Estonia. Stockholm University".</p>	
<p>MUHU VALLAVALITSUS</p>	<p>08.09.2021 nr 7-6/514-1 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Lähteseisukohad ja väljatöötamise kavatsus määratleb Suure väina püsiühenduse kavandamise eesmärgi, milleks on piirkondade konkurentsivõime suurendamine ning ääremaastumise vähendamine läbi püsiühenduse kavandamise üle Suure väina mandrilt Muhu saarele. Välja on toodud, et kavandatav püsiühendus peab tagama usaldusväärse ja tõhusa ühenduse, et saavutada piirkondade majanduslik ja demograafiline tasakaal, kuid samas säilitama ja tugevdama piirkonna unikaalsust ning loodus-, sotsiaal- ja kultuurilist eripära (sotsiaalmajandusliku ja looduskeskkonna seisukohast).</p>	<p>Täiendame lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamiskavatsuses sätestatud püsiühenduse kavandamise eesmärki selliselt, et tuleks selgelt välja, et püsiühendus ei pea otseselt säilitama ja tugevdama piirkonna unikaalsust, kuid selle kavandamisel tuleb arvestada vastava vajadusega – säilitada ja tugevdada piirkonna unikaalsust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>On keeruline mõista, mil moel saab püsiühendus tugevdada piirkonna unikaalsust ning loodus-, sotsiaal- ja kultuurilist eripära, mistõttu tundub see lihtsalt tühiste sõnadena, mitte aga reaalse eesmärgina. Pigem tuleb rõhutada vajadust loetletud väärtusi säilitada ning tagada, et neid ei kahjustataks.</p>	
		<p>Lähteseisukohtades ning mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuses on kirjas, et riigi eriplaneering REP koostamise ja selle mõjude hindamise tulemusel peab selguma parim võimalik alternatiiv inimeste ja veoste liikumiseks üle Suure väina. Ehk siis, 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 lõikes. Samas on joonealuse märkusena selgitatud: Praamiühendus on alternatiiv, mille vastu hinnatakse kõiki kavandatavaid püsiühenduse koridore ning alternatiive (sild või tunnel), kuid eriplaneeringuga ei lahendata praamiliikluse või selle parendamise küsimusi. Lähteseisukohtadest ning mõjude hindamise väljatöötamise kavatsusest ei selgu üheselt, millised andmed võetakse aluseks praamiühenduse hindamisel. Kavas on mainitud, et parima võimaliku alternatiivi leidmiseks tuleb ajakohastada otsuse aluseks olevaid</p>	<p>Parvlaevaühenduse alternatiivi määratlemisel tehakse täiendavalt koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga parendatud parvlaevaühenduse defineerimiseks.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>sisendandmeid, sh liiklusprognoosi, praamiühenduse jätkusuutlikkust ja parendamise võimalusi, silla või tunneli rajamisega kaasnevaid keskkonnamõjusid, sotsiaalmajanduslikku prognoosi jmt. Samas jäi dokumenti tutvustaval koosolekul kõlama, justkui lähtutaks praamiühenduse puhul 2011. aastal koostatud kavas „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“ esitatud andmetest ja prognoosidest. Parendatud praamiühenduse puhul tähendaks see vähemalt 150 sõiduautot mahutavaid, jääs sõita suutvaid, tunnis ühe edasi-tagasi reisi teha suutvaid praame, kus kõrgendatud nõudlusega hooajal toimuvad väljumised iga 30 minuti järel, madala nõudlusega hooajal on sõidugraafik hõredam. Lisaks kavas kirjeldatud kriteeriumidele kasutavad praamid perspektiivis keskkonnasõbralikke kütuseid ning on vähese heitega.</p> <p>Kavas kasutatud andmed parvlaevaühenduse kohta on tänaseks aegunud. Praegune parvlaevaühendus vastab suuresti juba kavas välja toodud parendatud praamiühenduse tingimustele. Parvlaevad mahutavad kuni 150 sõiduautot, väljumised toimuvad kõrgema nõudlusega ajal 35 minuti järel ning nädalavahetustel võimaldab kolmas parvlaev veelgi tihedamat graafikut. E-piletite teenuse väljatöötamise ning ooteala laiendamise tõttu on vähenenud sadamas ooteaeg. Sadama-ala osas on algatatud detailplaneering, milles nähakse ette täiendavat sadama ooteala laiendamist, mis tagaks sujuvama liiklusvoo. Samuti liigutakse</p>	
--	--	--	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>keskkonnasõbralikemate lahenduste poole, ehitades laevu ümber hübriidlaevadeks, mille akupangad võimaldavad sõita osaliselt elektril vähendades sellega diiselmootori hulka, õhusaastet, aga ka veealust mürareostust ja vibratsiooni. Täna on Vabariigi Valitsus otsustanud viienda parvlaeva tellimise, mis parandab ühenduse kvaliteeti veelgi.</p> <p>Oleme seisukohal, et püsiühenduse alternatiivide võrdluses parvlaevaühendusega tuleb kasutada ajakohaseid andmeid ning parendatud praamiühenduse puhul lähtuda reaalsest ja tänaseks selgetest tulevikualternatiividest ning hinnata parvlaevaühenduse parendamise võimalusi uuendatud lähtepunktist. Koostamisel on AS Saarte Liinide arengukava 2021-2027, mis eeldatavalt valmib lähikuudel. Leiame, et nimetatud dokument on asjakohane võtta üheks lähtedokumentiks parvlaevaühenduse võrdluses püsiühenduse lahendustega.</p>	
		<p>Lähteseisukohtade ning mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse peatükis 2.1.4 „Põhimõtted sotsiaalmajandusliku keskkonnaga arvestamiseks“ on välja toodud, et liiklustrahvialisuse tagamiseks vajalikud meetmed tuleb tagada ka püsiühendusest kaudselt mõjutatud piirkondades. Püsiühenduse kavandamisel tuleb kavandada meetmed tiheasustatud piirkondade liikuvuse häiringute vältimiseks või minimeerimiseks.</p> <p>Millises tähenduses on antud juhul kasutatud mõistet „tiheasustatud“? Muhu vallas ei ole</p>	<p>Selgitame, et mõiste „tiheasustusalala“ ei ole antud juhul kasutatud maareformiseaduse tähenduses vaid kompaktse hoonestuse ja kompaktse asustusega alade tähenduses. Liikuvuse häiringute hindamise ning nende häiringute leevendamiseks vajalike meetmete rakendamise vajaduse kirjutame senisest tugevamalt lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse dokumentidesse.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>tiheasustusalasid maareformiseaduse mõistes. Küll aga leiame, et Muhu valla piires, kus püsiühendusest tulenev liiklusvoogude mõju on Saare maakonna lõikes kõige kontsentreeritum, tuleb asustuse tihedusest sõltumatult hinnata mõjusid ja kavandada meetmed liikuvuse häiringute vältimiseks.</p>	
		<p>Planeerimisseaduse § 53 lg 3 kohaselt kaotab riigi eriplaneering kehtivuse, kui planeeringut ei ole asunud ellu viima viie aasta möödumisel riigi eriplaneeringu kehtestamisest arvates. Lähteseisukohtades on selgitatud, et kui REPi ellu viima ei hakata (püsiühenduse rajamisele ei asuta), kaotab 5 aasta möödudes REP kehtivuse ning taastub varem sellel alal kehtestatud planeeringu lahendus, nt üldplaneeringuga kavandatud maakasutus.</p> <p>Palume täpsustada, mida mõeldakse elluviimise all antud planeeringu kontekstis. Planeerimisseaduse seletuskirjast võib lugeda, et eriplaneering kaotab kehtivuse, kui planeeringut ei ole asunud ellu viima, sealhulgas antud ehitusluba planeeringuga kavandatud ehitise ehitamiseks, viie aasta jooksul riigi eriplaneeringu kehtestamisest arvates. Sellest võib järeldada, et viie aastaga peab jõudma vähemalt ehitusloa väljastamiseni. Viis aastat on selliste kõrge maksumusega, samas kõrgendatud avaliku huviga suurprojektide puhul, kus pole välistatud ka kohtuvaidlused, küllaltki lühike aeg. Planeerimisseaduse seletuskirjas on märgitud, et 5-aastase tähtaja seadmine aitab tagada, et riigi</p>	<p>Selgitame esmalt, et riigi eriplaneeringu elluviimisele asumine on määratlemata õigusmõiste, kuid järeldust, et riigi eriplaneeringut ei ole asunud ellu viima, kui viie aasta jooksul pole jõutud ehitusloa väljastamiseni, saab riigi eriplaneeringu puhul pidada liiga kitsaks õigusmõiste sisustamiseks. Elluviimata riigi eriplaneeringuks saab pidada vaid sellist planeeringut, mille alusel ei ole tehtud mitte ühtegi konkreetset tegevust, sh puudub ka igasugune informatsioon, et planeeringulahenduse kohaselt oleks midagi tehtud. Seega saab riigi eriplaneeringu elluviimisele asumisena käsitleda seda, kui planeeringulahenduse kohaselt on asunud teostama ehitusloa taotlemisele eelnevaid toiminguid, nagu nt ehitise projekteerimist.</p> <p>Selleks, et parima võimaliku ühendusvõimaluse otsus oleks</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

	<p>eriplaneeringu algatamisel kaalutakse tõsiselt planeeringu algatamise vajalikkust ja hinnatakse planeeringuga kavandatava ehitise rajamiseks vajalike vahendite piisavust.</p> <p>Samas on riigi eriplaneeringu algatamise korralduse seletuskirjas välja toodud, et Suure väina püsiühenduse finantseerimise skeem otsustatakse pärast riigi eriplaneeringu kehtestamist. Seega ei saa praegusel hetkel olla kindel, kas vajalikud vahendid kavandatu elluviimiseks on olemas ning seega esineb küllaltki suur tõenäosus, et ettenähtud ajavahemikus ei jõuta asuda planeeringut ellu viima.</p> <p>Riigi eriplaneeringu algatamise otsusest ega selle seletuskirjast ei ole võimalik välja lugeda, kas on sisuliselt ja põhjalikult kaalutud eriplaneeringuga kavandatava püsiühenduse vajalikkust. Käesolevast dokumendist jääb mulje, et püsiühenduse rajamise tegelik vajadus peaks selguma alles planeeringu alternatiivide võrdluses, eelkõige Suure väina püsiühenduse majandusvaldkonna uuringu tulemusel, kus majandusmõjude hindamise käigus hinnatakse nii projekti otsest finantsilist kui ka laiemat sotsiaalmajanduslikku tasuvust ning võrreldakse erinevaid projekti stsenaariume. Mõistame, et parima tulemuse saab kõiki komponente koos vaadates, kuid samas ei ole otstarbekas kulutada miljoneid eurosid uuringute peale, kui pole üheselt selge, kas püsiühenduse rajamine on üldse vajalik ning toob endaga kaasa kvalitatiivse hüppe Saare maakonna majanduslikus ja demograafilises keskkonnas ning kas sarnast tulemust ei oleks</p>	<p>võimalikult laiapõhjaline, viiakse eriplaneeringu koostamisel läbi kõik vajaminevad uuringud, et muuhulgas ka majanduslike mõjude hindamisel oleks võimalik arvesse võtta näiteks keskkonnakulusid või leevendusmeetmete rakendamisega kaasnevaid kulusid.</p>
--	--	---

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		võimalik saavutada olemasoleva ja toimiva ühenduse parendamisega.	
		<p>Lähteseisukohtade ning mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse lisas 10 „Suure väina püsiühenduse „Sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamise“ uuringu lähteülesanne“ on välja toodud, et lähema vaatluse alla võetakse kõigepealt need kogukonnad, mis trassist enim mõjutatud on, kuid tuleb arvestada ka kaugemal paiknevate kogukondade arvamusega, et tulemus peegeldaks tasakaalustatult kõikide arvamusi ja et seda oleks võimalik teataval määral Saare maakonnale üldistada.</p> <p>Teeme ettepaneku täpsustada ja täiendada sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamise uuringu lähteülesannet. Kuna planeeritava püsiühenduse tulemusena ilmnevad sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud proportsionaalselt ülekaalukalt Muhu vallale, tuleks uuringus eeskätt keskenduda antud mõjude hindamisel Muhu vallale. Eelnevast lähtudes tuleb lähteülesannet täiendada põhimõtetega, kuidas kavatakse tagada huvide tasakaalustatud arvestamine. Praeguses sõnastuses ei ole võimalik hinnata, kas ja kuidas erinevasse mõjualasse jäävaid kogukondi võrreldakse ja kõrvutatakse. Vastasel juhul on oht, et Muhu valla elanike, keda kahtlemata mõjutab püsiühenduse rajamine kõige tugevamalt, arvamus võib maakondlikus vaates lahjeneda ning tõelised probleemkohad näida tühistena.</p>	<p>Selgitame, et viidatud uuringu lähteülesandes on selgelt välja toodud, et <i>eeldatavalt on kogukondade hinnangud sõltuvuses nende kaugusest püsiühenduse trassist. Ka teiste riikide kogemus on näidanud, et enim tunnetatakse mõju just ühenduse otspunktides. Seega võetakse lähema vaatluse alla kõigepealt need kogukonnad (sisend asustusstruktuuri uuringust), mis trassist enim mõjutatud on. Teisalt tuleb arvestada ka kaugemal paiknevate kogukondade arvamusega, et tulemus peegeldaks tasakaalustatult kõikide arvamusi ja et seda oleks võimalik teataval määral Saare maakonnale üldistada.</i> Sellest lähtuvalt puudub vajadus uuringu lähteülesande täiendamiseks. Lisaks on lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuses sõnastatud rida põhimõtteid, mis kogukondade käsitlemist puudutab ning mida tuleb arvestada nii planeerimisprotsessis kui ka planeeringu elluviimisel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Püsiühenduse kavandamisel arvestatakse tasakaalustatult looduskeskkonna,

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			<p>sotsiaalmajandusliku keskkonna ning kultuurilise keskkonna väärtusi. Planeeringulahendus peab tagama erinevate valdkondade võrdse kohtlemise, sh läbi leevendusmeetmete rakendamise.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Püsiühenduse peab olema kavandatud viisil, mis panustab elukeskkonna parendamisele nii saartel kui ka püsiühendusest mõjutatud mandriosal. Püsiühendus peab toetama muu taristu arengut, ettevõtlusvõimaluste suurenemist, töökohtade säilimist ja teket, kultuuriliste väärtuste säilimist. • Püsiühendusest mõjutatud piirkondadele lähenetakse kohapõhiselt. Kuulatakse ja arvestatakse kogukonnaliikmete soovidega.
<p>MUHU VALLAVOLIKOGU LIKIMED Mihkel Ling, Aarne Jõgi, Liinu Tuust, Ivi Tammeaid, Tarmo Jõeleht, Jaan Kesküla, Marve järv, Erkki Noor, Ain Saaremäel, Meelis Mereäär</p>	<p>26.08.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Juba eesmärgi püstitus tekitab küsimusi, kui kirjelduses on toodud peaesmärgina piirkonna unikaalsuse säilitamine ja kultuurilise eripära jätkusuutlikkus. Kuidas aga on püsiühendus seotud saarelise eripära säilitamisega, see kahjuks ei selgu, ehkki rõhutame, et ülesandena on see üks peaesmärke.</p>	<p>Täiendame lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamiskavatsuses sätestatud püsiühenduse kavandamise eesmärki selliselt, et tuleks selgelt välja, et püsiühendus ei pea otseselt säilitama ja tugevdama piirkonna unikaalsust, kuid selle kavandamisel tuleb arvestada vastava vajadusega – säilitada ja tugevdada piirkonna unikaalsust.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

			Täiendame sotsiaalmajandusliku ja kultuurilise mõjuhindamise alusanalüüsi „saarelisuse“ mõiste defineerimisega, et selle mõju planeeringu koostamisel hinnata.
		Muhus toimus planeeringut tutvustav koosolek 13.07.2021. Küsides läbiviijatelt, et mis probleemi selle planeeringuga lahendatakse, ei saanud kahjuks selget vastust. Kas Saare maakonnast ei pääse liikuma? Milline oleks mõõdetav või üheselt arusaadav kriteerium, mis püstitab püsiühenduse (häda)vajalikkuse? Kas laevade piletite hinnad on liiga kõrged? Kas on mingi kolmas selge põhjus, et riik ei pääse sellest potentsiaalselt meeletust rahapaigutusest, mille nähtavat kasutegurit ei suudetagi sõnastada?	Selgitame, et riigi eriplaneeringu eesmärk on tagada usaldusväärne ja tõhus ühendus, et saavutada piirkondade majanduslik ja demograafiline tasakaal. Planeeringu koostamisel selgitatakse välja ühenduse tagamiseks sobivaim alternatiiv – sild või tunnel või parvlaevaühendus – tuginedes valdkonnauuringute tulemustele, kaasaja inseneritehnilistele teadmistele ning vajadusele tagada tasakaalustatud lähenemine valdkondlikele huvidele. Eriplaneeringu koostamise käigus selgitatakse välja, milline on kõige jätkusuutlikum ühendusviis saarte ja mandri vahel pikas perspektiivis. Kõige jätkusuutlikum ühendusviis selgub erinevate kriteeriumide võrdlemise tulemusena, sh majanduslike, sotsiaalmajanduslike, looduslike jmt kriteeriumide lõikes.
		Kogu selle planeeringu kavatsuste pakettis on ette nähtud põhjalikke ja erinevaid uuringuid alates sotsiaalmajanduslikest uuringutest kuni	Selgitame, et ilma uuringuteta ei ole võimalik ka Natura asjakohast mõju hinnata. Selleks enam

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>käsiivlaste ja hüljeste elukeskkonna hindamiseni. Alles punkt 2.2.4 võtab vaatluse alla majanduslikud kriteeriumid. Loodame, et planeeringu elluviijad võtavad kuulda meie tagasihoidlikku nõu ja tõstavad selle majandusliku poole kõige esimeseks. Alles pärast seda kui on selgunud kui palju maksab sild ehitusmaksumuses, ekspluatatsioonimaksumuses, võimalikus tulus Saare maakonna majandusele, kui palju on sellest projektist aastaringseid kasusaajaid (me ei pea silmas siinkohal silda ehitavat ettevõtet, sest selle kasum on niigi kindel), kui kulukas oleks pikas plaanis parendatud laevaliiklus, saaksime otsustada kas seda rajatist üleüldse on vaja. Õõnsalt kõlavad võimalikud vastuväited, et kõike peab komplekselt vaatlema. Ei pea. Kui selgub selle projekti majanduslik mõttetus, pole meil vaja kokku lugeda Kuivastus lendlevaid suurvidevlasi või muid nahkhiiri. Vähemalt mitte selle uuringu raames. Juba fakt ise, et algatatud uuring maksab 20-40 milj. Eurot on kõnekas. Ajal, mil riik plaanib võtta raha laste huviharidusest ja saata laiali kaitseväge orkestri, et säästa miljon, on selline laristamine kõike muud kui kokkuhoid riigikassale.</p>	<p>looduskeskkonna uuringuid töösse kirjutatud ongi, sest uuringute ajakohastamine on eeldus asjakohase mõjuhindamise läbiviimiseks. Natura asjakohaseks hindamiseks on teiste hulgas vaja näiteks müra ja vibratsiooni hinnangut, veealuse müra hinnangut, liiklusprognoosi, geoloogiat, erinevate sillaalternatiivide lahendusi ja visualiseeringuid jm. Sotsiaalsete, kultuuriliste ja majanduslike mõjude uuringud/analüüsid ei ole Natura hindamiseks vajalikud.</p> <p>Selleks, et parima võimaliku ühendusvõimaluse otsus oleks võimalikult laiapõhjaline, viiakse eriplaneeringu koostamisel läbi kõik vajaminevad uuringud, et muuhulgas ka majanduslike mõjude hindamisel oleks võimalik arvesse võtta näiteks keskkonnakulusid või leevendusmeetmete rakendamisega kaasnevaid kulusid.</p>
--	--	---	---

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Tuleme tagasi küsimuse juurde, et kellele seda tehakse?</p> <p>Demograafiline kõver liigub aeglaselt aga kindlalt allapoole. Saare maakonnas on viimasel ajal ainsana kasvanud elanikkond Muhus ja Ruhnus. Täna loetakse siin 33 032 püsielanikku. Meile vastuväitjad saavad argumenteerida loomulikult pikematele järjekordadele puhkuste ajal aga teema püstitus pole ju kahe kuni kolme kuu liiklus vaid aastaringne kasutustihedus. TS laevade statistika näitab selgelt tihedamate nädalavahetuste arvu aastases lõikes ja neid pole palju üle kümne. Seega püütakse sageli segi ajada üksikut ja üldist, kus üksikuid suurema liiklusega päevi tahetakse eksponeerida pidevate ootejärjekodadena sadamates.</p> <p>Täna on meil kasutada TS Laevade aastaaruanne aastast 2018. 2020 on ilmselt mõningaste moonutustega, tulenevalt pandeemia aegsetest kitsendustest. Usume aga, et protsentuaalselt pole muutused aastate lõikes oluliselt erinevad. Sellest loeme, et inimesi veeti päevas üle 4667, autosid 2014. TS laevade käive oli u. 30 milj. EUR, puhaskasum 6,4 milj.</p> <p>Kulud püüdsime jagada kahe liini vahel vennalikult ja seega saime Kuivastu-Virtsu (edaspidi „lõunapoolse“) liini kuludeks üle 9 milj aastast.</p> <p>Vaadates nüüd eriplaneeringu seletuskirja, siis selles on toodud erinevate ületusviiside erinevad hinnangulised maksumused.</p> <p>Lõunapoolne sild 390 milj. Eur, põhjapoolne 584 milj. Eur, tunnel 620 milj. Kuna aga pole kirjeldust või plaani erinevate sillatüüpide kohta, siis on siin</p>	<p>Selgitame, et 2018. aastal AS PwC poolt värskendatud sotsiaalmajandusliku ja finantsanalüüsi kohaselt on majanduslikult kõige otstarbekam silla rajamine lõunatrassil. Käesoleva töö eesmärk ongi välja selgitada, kas selle töö järeldused, sh koosmõjus teiste hinnatavate kriteeriumidega toovad eelistusena välja sama järelduse.</p> <p>Selgitame täiendavalt, et riiklik huvi võib väljenduda erinevates aspektides – vajadus ühenduse tagamiseks mandri ja saarte vahel, majanduslikus tasuvuses ja mõjus riigieelarvele, keskkonnamõjus, mis iga konkreetne ühendusvõimalus tekitab jmt. Seega ei ole mandri ja saarte ühendusvõimaluste puhul riikliku huvi defineerimine lähtuv üksnes mõjust riigieelarvele.</p>
--	--	--	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>sees võimalikud väga suured hinnakäärid. Eri tüüpi sillad lihtsalt on erineva hinnaga. Ilusam on kallim ja vastupidi.</p> <p>Siinkohal ei peatuks väga neil hindadel, kuigi nii odavat silla maksumust pole kahjuks seni veel avalikest allikatest leidnud. Lähiajal (a. 2022) valmiv Pelješac bridže Horvaatias on vaid 2,4 km pikk ja maksab 420 milj Eur. Ehitavad seda muide hiinlased, keda peetakse odavateks meistriteks. Samas seletuskirjas on aga ka ära toodud eelduslikud aastased hoolduskulud neile rajatistele ja need on lõunapoolse trassi puhul 6 milj ja põhjapoolse puhul lausa 9,6 milj aastas. Hinnanguliselt mitte võrreldavad vaid lausa võrdsed praeguste laevade kuludega. Siinkohal läheb teema kontekstist välja ka avalik saladus, et praeguste laevade küttekulu on niigi oluliselt suurem varasemate valgete laevade omast.</p> <p>Kui veel rahast rääkida, siis sageli kõlab, et ka laevade pidamine on kallid. Tuleb nõustuda. On teada ka Tõllu ja Pireti maksumus, mis kahe laeva peale kokku oli soetamise hetkel 63 milj. Türgist tellitud laevad olid odavamad. Laevade eeldatav kasutusiga on vähemalt 25 ja enam aastat. Juhul kui see aeg peaks osutama lühemaks, siis tuleb kriitiliselt otsa vaadata tookordsele hankele, mitte õhata kurvalt silla poole, mis justnagu kõik mured lahendaks.</p> <p>Täna planeeritakse uue laeva hanget, hinna suurusjärgus kuni 25 milj Eur. Kogu see plaanitud uuring üksi on juba kallim kui uus laev, mis peaks sõitjaid teenendama mitukümmend aastat.</p>	
--	--	--	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Sageli viidatakse 2011 aastal tehtud uuringule. Tookordsetest komisjonidest osavõtjad on ka ise öelnud, et tollase komisjoni üks suur ülesanne oli saada lahti monopolist ja saada laevaühendus taas riigile. Täna on laevaühendus nii laevade, sadamate kui vedaja näol kõik riigi käes. Kõik kulud peaksid olema avalikud ja kontrollitud. Millised siis on veel need kitsaskohad, mida ei õnnestu olemasolevate või potentsiaalsete uute laevadega lahendada? Miks sellest keegi selgelt ei räägi.</p> <p>On toodud kõlavaid väljendeid liikumisvabadusest üle püsiühenduse kui inimõigusest. Praeguste graafikutega on Saare maakonna ühendus tagatud 20 tundi ööpäevas umbes tunnise intervalliga.</p> <p>Kas seni oleme saartel elanud inimõigusteta? Kui nii, siis kuidas on selle väite valguses kaitstud teiste Eesti saarte elanike inimõigused, sest peale Hiiumaa pole teistele saartele püsiühendusest räägitudki.</p> <p>Loomulikult oli viimane küsimus mõeldud retoorilisena ja loodame, et me ei pea laskuma diskussiooni inimõiguste teemadel.</p> <p>Samuti on seletuskirjas ühe peaeesmärgina toodud võimaliku ääremaastumise vältimine.</p> <p>TS laevade andmetel töötab ettevõttes 133 inimest. Seega saab lõunapoolsetel liinidel laevadel tööd ligi 60 inimest, lisaks toitlustav sektor. Arvestatav hulk inimesi on tööl mõlemal pool Saarte Liinide sadamates. Ükski neist töökohtadest ei ole miinimumpalgalised ja annavad sissetulekut märkimisväärsele osale</p>	
--	--	--	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>kohalikele elanikele. Nende võimalike töökohtade kadu kindlasti ääremaastumise vähenemisele kaasa ei aita.</p> <p>Mida oleks vaja, on see, et valitsus või selle esindajad võtaks kord kätte arvuti, teeks mõned tehted, võttes aluseks hulka avalikku infot ja otsustaks oma rahapaigutuste üle nii, et see teeniks tõesti võimalikult suure hulga Eesti elanike huve, sest antud projekt ei peaks tõesti väärima rahapaigutust põhjendusega „Suur riiklik huvi.“ Kahjuks tundub, et „Riiklik huvi“ on selle teema hoidmine valimistest valimisteni, nagu see ka tänases seisus kahetsusväärset juhtunud on.</p>	
SAAREMAA VALLAVALITSUS	10.09.2021 nr 5-2/3624-2 (LS ja VTK avalik väljapanek)	<p>Planeering näeb ette ühe lahendusena ka parvlaevaühenduse jätkamist parendatud viisil. Kirjeldatud parvlaevaühenduse parendatud lahendus põhineb 2011. aastal WSP poolt koostatud „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“ põhjal (Eelnõu ptk 1.1). Kavas välja toodud parvlaevaühendus koos arendustega näeb ette väina ületamiseks Kuivastu ja Virtsu vahel 30-35 minutit, mis on hetkel ligikaudne väina ületamiseks kuluv aeg. Kuigi kavas välja toodud ooteajad on mõnevõrra väiksemad hetkeolukorrast, saab lugeda juba praegu toimivat parvlaevaühendust kava poolt ette nähtud parendatud lahenduseks. Parvlaevaühenduse parendamise alusandmeid tuleks siinkohal kaasajastada, et püsiühenduse alternatiive oleks võimalik paremini võrrelda.</p>	<p>Selgitame, et parvlaevaühenduse alternatiivi on kirjeldatud peatükis 1.1. Teeme lähteseisukohtade ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsuse edasisel kasutamisel veel täiendavalt koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, et selgitada välja parvlaevaühenduse alternatiiv, mis oleks tänasega võrreldes oluliselt parendatud, kuid endiselt realistlik ja elluviidav.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Maismaaimetajate uuringu (Lisa 5) lähteülesandes välja toodud jäljeloenduse meetodika on kohaliku ilma arvestades ebarealistlik. Lähteülesanne näeb ette 5-7 päeva möödumist lumesajust ilma vahepealse sulailmata. Kirjeldataud talveperioodi leiab Muhus või Virtsus harva ning on üldiselt üsna ebatõenäoline. Vallavalitsus leiab, et siinkohal tuleks kaaluda jäljeloenduse meetodika muutmist või kavandada alternatiivse jäljeloenduse meetodika juhuks, kui ilm ei ole jäljeloenduseks sobilik.</p>	<p>Täiendame maismaaimetajate uuringu lähteülesannet alternatiivse meetodikaga.</p>
		<p>Merepõhja elustiku ja -elupaikade uuringu (Lisa 18) lähteülesanne ei too välja veealuse müra võimaliku mõju uurimist põhjaloomastiku seisukohast. Lisaks ei näe lähteülesanne ka ette veealuse müra mõju uurimise vajadust veeselgrootute seisukohast, kuigi välja on toodud kalad ja hülged. Püsiühenduse ehitus- ja eksploatatsiooni müra mõju selgrootutele ning põhjaloomastikule võib siinkohal avaldada ka tugevat mõju kaladele läbi toidubaasi muutuste, mida müra võib soodustada.</p>	<p>Selgitame, et veealuse müra hindamiseks on kavandatud eraldi uuringu läbiviimine, mille lähteülesanne on leitud lähteseisukohtade lisana 13.</p>
		<p>Suure väina püsiühenduse loomiseks vajalike tegevuste elluviimine (sh eriplaneeringu koostamine) on kajastatud Saare maakonna arengustrateegias 2019–2030. 2019. aastal läbiviidud Saare maakonna ettevõtjate rahulolu uuringu tulemustest selgus, et püsiühenduse rajamine mandriga on ettevõtjate arvates üks olulisemaid tegevusi maakonna ettevõtluskeskkonna edasiseks arendamiseks.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

<p>SOFIA METSKÜLA</p>	<p>18.08.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Suurele Väinale ei ole vaja ei silda ega tunnelit. See on ilma mingi vajaliku põhjusega riigi raha kulutamine, riigi madalapalgaliste igasuguste maksude tõstmine. Silla ja tunneli ehitus on puhta looduse reostamine. Purjekad, purjepaadid ega purjelaevad ei saa suures väinas enam liikuda. Sillal võivad sõita ainult kihutajad, kes üle parda merre kukuvad. Tavalised liiklejad eelistavad üle Suure Väina sõita praamiga. Silla ja tunneli ehitamine hävitab ära paljude Muhu elanike kodud. Palun kustutage see silla või tunneli ehitamise mõte ära! Parem kasutage natukene riigi raha Väikesele väinale silla ehitamiseks, et kalad väikeses väinas liikuda saaksid ja silla alt oleks võimalik läbi saada ka sõudepaadiga.</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess selleks ongi, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel. Väikesele väinale silla ehitamise kaalumise ei kuulu antud planeeringu koosseisu.</p>
<p>PEETER KIVIK</p>	<p>25.08.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Ettepanek - lisada sobivaima trassialternatiivi otsinguprotsessi ja uuringuplaani tunneli trassi variant, mis paikneks põhjapoolsema sillavariandi kohas ehk tunnel trassil II. Selle variandi eelised, võrreldes praegu välja pakutud tunnelivariandiga (tunnel trassil III) oleksid järgmised:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vältitakse müra-, tolmu- ja vibratsioonirohke ehitustegevuse läbiviimist Virtsu alevi tiheda asustusega piirkonnas; 2. Tunneli puurimine ja pinnase eemaldamine eeldab pinnase ajutise ladustamise vajadust ja tunneli sisenemisala paiknemine väljaspool tihedat asustusala loob paremad tingimused ehitustöödeks; 3. Tunneli sisenemisava paiknemine asula servas häiriks olemasolevat maanteeliiklust ja 	<p>Kaalume edasise planeeringu lähteseisukohtade koostamise käigus tunneli alternatiivi lisamist hinnatava alternatiivina. Märgime etteruttvalt, et kuigi 2011. aasta kavas toodud alternatiivid on käesoleva töö aluseks, tuleb asukohavaliku teostamise esimeses etapis olla avatud täiendavatele asukohtalternatiividele, kui kriteeriumide rakendamisel neid alternatiive ilmneb.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>ligipääsu sadamale oluliselt vähem võrreldes varem pakutud tunnelitrassiga.</p> <p>Püsiühenduse trassivariandid tulenevad 2005. aastal läbiviidud ja lähteülesandes määratletud strateegilise keskkonnamõjude hindamise protseduuri raames heaks kiidetud Saaremaa püsiühenduse uuringute tulemusest. „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“ (WSP 2011) lähtus trasside variantide analüüsis eelpoolnimetatud 2005 uuringust ja teisi püsiühenduse variante, seega ka trasse, mis ei olnud 2005 lähteülesandes määratletud, ei ole uuritud. 2011 analüüsi tulemusel leiti, et „pärast strateegiliste valikute ja püsiühenduse variantide võrdlemist jätkusuutlikkuse ja ligipääsetavuse seisukohalt pakub Kava kokkuvõttes Suure väina ületamiseks püsiühenduse rajamist, mille parimaks lahenduseks on Variant 1 – konsoolsild trassil II“. (WSP 2011, lk 9). Sellest ettepanekust lähtudes tuleks tunneli osas trassil II (põhjapoolse tunneli trassivariandiga) viia läbi nii geoloogilised, keskkonnavalased kui ka sotsiaalmajanduslikud uuringud/analüüsid.</p>	
ANDRES LINDEMANN	26.08.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Lisada juurde sotsiaalmajanduslik (või ka majanduslik) kriteerium, mis selgitab välja riigi, kohaliku omavalitsuse ja eraomandis olevad maad ning annab positiivsemad hinnangud alternatiividele, mille alla jääb vähem eraomandit.	Ettepanekuga arvestatakse.
		Asustusüksuste terviklikkus (aluseks olemasolevad katastriüksused, hoonestus ja	Ettepanekuga arvestatakse.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>kehtestatud detailplaneeringud) kriteeriumi juures hinnata KAHOS-e kohaste sobivate asendusmaade olemasolu planeeringualal ja lähipiirkonnas võõrandamist vajavate maade asemele. Selline teadmine projekti algfaasis võimaldab mõjutatud isikutele pakkuda toimivaid alternatiive uueks elukohaks või äritegevuseks ning vähendab võimalikku negatiivset häälestust võõrandamiste osas.</p>	
		<p>Lisada juurde kriteerium, mis analüüsib püsiühenduse kasutatavust kergliikluse ja mikromobiilsuse rakendamise võimaluse seisukohast. Eeldatavalt ei ole tunnelialternatiivil võimalik kergliikluse korraldamine kõnniteede – rattaradadega võimalik ja sellest lähtuvalt on oluline analüüsida mõjusid, mis kaasnevad kergliikluse tagamiseks ühistranspordiga. Silla alternatiividel on oluline hinnata erinevate alternatiivide teekonnapikkuseid kergliikluse kohapealt ja sellest tulenevat kasutatavust. Taoline lähenemine aitab kindlamini saavutada Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 toodud eesmäärke.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p>
		<p>Lisa 1 - Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne Lisada juurde nõue, et ehitusmaksumuste kalkulatsioonidel on lubatud maksimaalne tellijapoolt etteantud hälve (nt 10 – 15 %). Nõude vajadus tuleneb sellest, et taolised suured taristuprojektid tihtipeale ületavad realiseerimisel</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		algseid eelarveid ning üks põhjus on nõrgalt koostatud eelkalkulatsioonid. Projekti realiseerimise seisukohast on oluline omada võimalikult reaalselt eelarvet, et projekti elluviimine ei takerduks või peatuks ning projekti omanikud ja avalikkus omaksid võimalikult tõetruud informatsiooni.	
		<p>Lisa 1 - Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne</p> <p>Lisada juurde nõue, et ehitismaksumuste kalkulatsioonid peavad hõlmama ka püsiühenduse rajamisega kaasnevat olemasoleva taristu ümberehitamise kulusid (teed, kommunikatsioon jms on vaja ümber või juurde ehitada). Vajadus tuleneb sellest, et suurte taristuprojektide elluviimisel on muutused ümbritsevale keskkonnale väga suured ning nõu põhiobjektist eemale jäävate kulude tähelepanuta jätmisel on alternatiivide võrdlustulemused moonutatud ja ei sisalda kõiki kaasnevat kulusid-mõjusid, mis elluviimisest tulenevad.</p>	Ettepanekuga arvestatakse.
		<p>Lisa 1 - Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne</p> <p>Lisada juurde nõue, et ehitismaksumuste kalkulatsioonide arvutuskäigud peavad olema avalikud ning nende koostaja peab avaliku huvi korral neid selgitama ja põhjendama kuni projekti realiseerimise või mitte realiseerimise otsuseni.</p>	Täiendame lähteülesannet nõudega, et kalkulatsioonide arvutuskäigud peavad olema avalikud kuni kaks aastat pärast planeeringu kehtestamist.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Lisa 1 - Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne - 3.6.2. Eskiisprojekti vormistusnõuded</p> <p>Lõpetame ära jooniste tellimise – tänapäeval lahendatakse infrarajatiste projektid mudelprojekteerimisel. Täpsustada tuleb nõudeid mudelprojekteerimiseks mh Transpordiameti ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, kuidas saavutada planeeritava püsiühenduse infrarajatiste mudelprojekt eskiisprojekti täpsuses võrdlustasemel. Mudelprojekteerimise kasutamine aitab vähendada ka suurte taristuobjektide peamiseid riske, milleks on projektlahenduse komplitseeritus ja pikale venivad ehitusperioodid (vt ka allmärgust nr 1 lk 1).</p>	Ettepanekuga arvestatakse.
		<p>Lisa 1 - Suure väina püsiühenduse eskiisprojekti lähteülesanne - 3.8. Silla- ja tunnelieskiise koostavate vastutavate ekspertide nõutud pädevuste määratlemine</p> <p>Lisada nõue, et silla- ja tunnelieskiise koostavas meeskonnas peavad olema järgmised vastutavad eksperdid piisavat töökogemust nõudvatel tingimustega: arhitekt ja maastikuarhitekt.</p>	Ettepanekuga arvestatakse.
		<p>Lisa 4 - Suure väina püsiühenduse kahepaiksete ja roomajate uuringu lähteülesanne - 3. Kahepaiksete ja roomajate uuringu lähteülesanne</p> <p>Planeeritava püsiühenduse maismaa osad jäävad tiheda asutusega piirkondadesse. Sellest lähtuvalt</p>	Ettepanekuga arvestatakse.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>lisada uuringu lähteülesandesse, et uuringu läbiviimisel tuleb koostööd teha kohaliku kogukonnaga. Kogukonna parem informeeritus välitööde läbiviimise kohta kasvatab ja suurendab usaldust projekti kohta ning annab võimaluse uuringu vastutaval täitjal saada infot ka kohalikult kogukonnalt.</p>	
		<p>Lisa 6 - Suure väina püsiühenduse maismaataimestiku uuringu lähteülesanne - 3. Maismaataimestiku uuringu lähteülesanne Planeeritava püsiühenduse maismaa osad jäävad tiheda asutusega piirkondadesse. Sellest lähtuvalt lisada uuringu lähteülesandesse, et uuringu läbiviimisel tuleb kootööd teha kohaliku kogukonnaga. Kogukonna parem informeeritus välitööde läbiviimise kohta kasvatab ja suurendab usaldust projekti kohta ning annab võimaluse uuringu vastutaval täitjal saada infot ka kohalikult kogukonnalt.</p>	Ettepanekuga arvestatakse.
		<p>Lisa 15 - Suure väina püsiühenduse visualiseerimise lähteülesanne - 4. Visualiseerimise väljund 3D visualiseerimisprogrammi ja renderdamise abil luuakse kavandatavast objektist lähtuvalt Tellija vajadustest kas pildifailid projektlahendust kajastavatest iseloomulikest kohtadest (.jpg, .png või muud üldkasutatav failiformaat) või kogu projektlahendust kajastav ülevaatlik video (.mpg, .mp4, .avi või muu üldkasutatav failiformaat), tutvustamaks lahendust, mis on sobitatud olemasolevasse keskkonda. Koostatud failide</p>	Ettepanekuga arvestatakse.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		üleandmise viis ja kuju lepitakse Tellijaga töö käigus täpsemalt kokku.	
		<p>4. Visualiseerimise väljund</p> <p>Lisaks pildifailidele või videole peab mudelit olema veebikeskkonnas võimalik kasutada ka aktiivselt, sarnaselt EHR 3D kaksikule. Ainult nii on võimalik tagada avalikkusele juurdepääs neid huvitavatele vaadetele planeeritavast alast. Ainult Tellija vajadustest lähtuvad pildid või videod on tihti peale moonutatud ning tutvustavad projekti ainult positiivsematest külgedest, jättes tihtipeale vahele vaated olemasolevate hoonete saunaknast või õhtuterassilt (need, mis tegelikult kohalikku elu-olu mõjutavad). Interaktiivse mudeli loomine aitab avalikkusel saada parema ülevaate planeeritavast tegevusest ning võimaldab osaleda planeeringu protsessis võrdse osapoolena, kellel on samuti tööriist oma seisukohtade selgitamiseks.</p>	Ettepanekuga on arvestatud.
		<p>4. Visualiseerimise väljund</p> <p>Lisada nõuded koostaja kompetentsidele, mille aluseks oleks sarnase mastaabiga tööde koostamise kogemus.</p>	Ettepanekust tulenevalt täiendatakse visualiseerimise lähteülesannet.
MERILI LEHTSALU	10.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Siis kaob Muhu saare eripära. Ei ole enam eripärasust, kaob identiteet. Igal ajal saaks siis nii Muhu saarele kui Saaremaale ja seda eripära mis on hetkel ei saaks enam kunagi taastada. See eripära, et saarele pääsemine ei ole igal ajal kättesaadav on nii eriline ja muudab nii Muhu saare kui Saaremaa veelgi eksklusiivsemaks.	Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel. Teie poolt väljatoodud murekohad –

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

	<p>Püsiühendus kaotaks saarte unikaalsuse ja kultuurilise eripärasuse. Teiseks mõjutaks see ka turvatunnet. Praegu on mingigi kontroll sadamates inimeste, autode hulga ja liikumise üle aga püsiühendusega kaoks see. Turvalisuse juures mõtlen ka seda ,et praegu pika tee läbi sõites ja sadama jõudes ja praamil jalga, silma puhates olen palju virgem ja värskem, et edasi sõita. Praamil olles, suunaga Muhu saare poole, inimesed puhkavad, rahunevad, lõõgastuvad ja häälestuvad juba kas puhkusele või rahulikumale keskkonnale. Püsiühenduse korral toimuks pidev liikumine mis teeb nii kohalikud närviliseks kui ka sõitjad on närvilisemad, väsinumad. Kohe kindlasti ei suurendaks püsiühendus just nt. Saaremaa äärealade majandust- miks? sest ega kohalikud ei hoiä tänu püsiühendusele söögikohtasi ja nt. muusemi ja ettevõtteid kauem lahti, ainuke keskus mis kasu võib saada oleks Kuressaare, Saaremaa keskus. Püsiühendus ei hari rahva majandusliku mõtlemist. Seda on näha ka praegu terves Eesti äärealadel kus söögikohad suvisel turismi kõrgajal suletakse juba kas kell 17 või 18. Muhu saare keskus Liiva, püsiühenduse tõttu kaotaks, sest liiklusvoog lihtsalt sõidaks kesksusest läbi. Tänu praamiühenduse kindlatele aegadele suunab see inimesed Muhu Liiva keskusse poodlema ja sööma. Püsiühendus aga kaotaks Muhu keskuse Liiva aktiivsuse.</p> <p>Püsiühendus rikuks ja kaotaks ka Muhu saare eripära kus loodus on vaikne, ei ole liigset automüra ja liiklust. Praamid käivad kindlal ajal ja sealt tulev autovood ei oleks võrreldavad pideva</p>	<p>turvatunne, saarelisuse säilitamine jmt on planeeringu koostamisel ning alternatiivide hindamisel käsitletavad asjaolud.</p>
--	--	---

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>liikumiseks mida tooks kaasa püsiühendus, rääkimata õhusaastest mis tooks kaasa püsiühendusest tingitud pidev autode liikumine. Püsiühendus silla kujul oleks ju ka suur julgeolekuriski täiendav kuluallikas - riigile, maksumaksjale. Eesti riik võiks parem suunata püsiühenduse rahad Hiiumaa ja mandri vahelisele kanali paremaks muutmisele, et teise unikaalse saare Hiiumaa praamiühendus oleks sujuvam. Muhu valla elanikuna soovin ma ka tulevikus elada saartel mida ühendab mandriga praamiliiklus ja mis on tänu sellele Eesti Vabariigi üks unikaalsetest pärlitest- keskkond kuhu saab valitud ajal ja on tänu sellele vaikne, rahulik paigake kus aeg kulgeb ja kultuuripärand säilib.</p>	
KERTTU LINDBERG	10.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	<p>Mina Kerttu Lindberg, Kännu talu, Pallasmaa, Muhu olen selle silla ehitusele, mandri ja Muhu vahele, 100 protsendiliselt vastu. See on ökonoomiline mõttetus ja rikub ära saarte eripära ja õrna looduse. On juba teada, et ülesõit on kallim, kui laevapilet praegu. Kellele seda vaja on... seda peab hooldama ka... Lõpetage ära.</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel.</p>
HELI MAISALU	10.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	<p>Olen põline muhulane. Praamisüsteem on piisavalt hea. Kes saartele tahab tulla, sel olgu aega oma sõitu planeerida. Neid ekspropt läbustajaid pole siia kihutama vaja. Praeguse süsteemiga on metsloomadel turvalisem teid ületada. Muhulaste turvalisus väheneb tunduvalt, kui ööd ja päevad võõrad läbi saare voorivad. Muhu on saar ja mitte mandri pikendus! Tehke parem väina tammi läbivool korda. Saarte sild</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		tuleb ka tasuline nagu praamgi ja suure tuulega sinna sõitma minna ei saa. Riigi raha tuleb kasutada mõistlikult!	
LEVIA MERDIK	10.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Minu seisukoht on, et sellele teemale ei ole vaja mitte kellegi aega ega muid ressursse raisata, sest sellist objekti nagu sild või tunnel ei ole meile siia tarvis. Praamiliiklus tagab suurepäraselt vajadused ja need mõned päevad aastas, kus liiklus suurem on, saab olukorda leevendada teiste vahenditega. Pikka kirja ei kirjuta, sest nagu ma juba ütlesin, see ei ole teema, mis üldse arutamist väärt oleks.	Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel.
KAIRE MICHELSON	08.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Olen Suure väina püsiühenduse vastu s.t nii silla kui ka tunneli vastu.	Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel.
ANU PALLAS	07.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)	Olen Muhu saare elanik ja elan eeldatavast püsiühendustrassist täiesti eemal. Minu arvamus: - meie saarelisus ja eripära saab võimaliku püsiühenduse tõttu tugevasti kannatada. Piirkonna unikaalsust ei ole võimalik säilitada, rääkimata tugevdamisest, meid samal ajal mandriga liites; - sild ei anna meie kliimas erilist efekti, kuna tormid ja jäited katkestavad sillaühenduse veel kiiremini kui parvlaevaliikluse. Usaldusväarsusest ja tõhususest saaks ehk rääkida tunneli puhul, aga	Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel. Teie poolt väljatoodud murekohad, sh saarelisuse säilitamine on planeeringu koostamisel ning alternatiivide hindamisel kindlasti käsitletavat asjaolud, mida võetakse arvesse

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>see hukutab Muhumaa eripära ja pole paljudele liikujatele vastuvõetav (nt klaustrofoobia);</p> <ul style="list-style-type: none"> - turisti jaoks on praamisõit omaette elamus, annab auto- või bussijuhtidele hingamispausi ja sõitjatele omavahelise lävimisvõimaluse; - (saare)elanikel tuleb õppida uuesti paikset elu elama ja lõpetada võõra raha järel jooksmine. Me kuulume looduse keskele ja peame hakkama saama (kas või ilma elektrita). <p>* Olen praeguse praamiliiklusega täiesti rahul. Leedo laevad tundusid küll mugavamad.</p> <p>* Planeerijad on unustanud pandeemia õppetunnid. Meil ei ole vaja turumajandust rohkem arendada, elanikud on pealinna poolt vaadates niigi ellujäämistasandil, kui nad süsteemist jäävad sõltuma.</p>	<p>parima võimaliku ühendusvõimaluse väljaselgitamisel.</p>
		<p>Kui kusagil tõesti ennast vaid raha pärast liigutatakse, siis on minu ettepanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tähelepanu suunata ümber Väikse väina tammi sillaavade tegemisele või koguni tammi ümbertegemisele sillaks. See taastaks oluliselt meie kalavarusid ja aitaks kahe saare vahelise kinnikasvamisele pidurit tõmmata; - suunata uurimused Soela väinale, et ehitada Saaremaa ja Hiiumaa vahele sild, mis suurendaks kahe suure saare kogukondade omavahelist lävimist ja hoiaks samas saarelisuse kõikjal puutumata, samuti kui üks laevaliin tormiga seiskub, võib teise laevaliiniga liikuma pääseda (nt seiskub Rohuküla-Heltermaa, aga Kuivastu-Virtsu on käigus, või vastupidi). Samas peaks jääma ka Triigi-Sõru liin käiku. 	<p>Selgitame, et Vabariigi Valitsus on algatanud riigi eriplaneeringu Suure väina ühenduse kavandamiseks ning Väikese väina tammi ümberehitamine või Saaremaa-Hiiumaa püsiühenduse kavandamine ei kuulu antud planeeringu koosseisu.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

<p>MARIE SAARKOPPEL</p>	<p>10.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Muhu valla alalise elanikuna nõustun 100% Muhu vallavolikogu arvamusega püsiühenduse rajamise osas. Kindel ei, juba see "eeluuring" on ju raha raiskamine. Palun selgeid väiteid, mis tagavad suure majandusliku õitsengu Muhus ning kuidas säilib Muhu unikaalne loodus.</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel. Teie poolt väljatoodud murekohad, sh saarelisuse säilitamine on planeeringu koostamisel ning alternatiivide hindamisel käsitletavat asjaolud.</p>
<p>ERAISIK S.V.</p>	<p>11.09.2021 (LS ja VTK avalik väljapanek)</p>	<p>Kuidas muudab püsiühendus saare elu paremaks kui hetkel väljakujunenud kultuur ja töömaastik on loodud innovatiivsete inimeste poolt mis paneb inimesed isegi siia liikuma praamiga? Miks ei ole eksperthinnangut välisriikidest(kus on toimivad püsiühendused oma kasulikkuse/kahjulikkusega) esitletud kohalikule rahvale? Kui on tulemas rohepööre sõiduvahendite kui ka samuti CO2 vähendamise teel, siis milleks on samuti vaja silda? Toimiv praamiühendus on taganud inimeste turvalisuse nii laevapersonali poolt nii meditsiinis(erakorraline abi) mida sild enam ei taga. Hädavajalikud sõidud tehakse ära kopteriga mis on poole kiirem kui tavaline sõidutee ühendus. Samuti muu turvalisus, kuna politsei ei pea vargustega tegelema sest praamiühendus on vargused sisuliselt välistanud.</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise protsess on algatatud, et selgitada välja, milline ühendusvõimalus on pikas perspektiivis kõige jätkusuutlikum – parvlaevaühendus, sild või tunnel. Teie poolt väljatoodud murekohad, sh saarelisuse säilitamine on planeeringu koostamisel ning alternatiivide hindamisel käsitletavat asjaolud.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Praegune praamiühendus pakub tööd paljudele inimestele mis püsiühenduse korral katkeksid, mis saab nendest inimestest?</p> <p>Kuidas on võimalik, et püsiühendused mis on loodud mujal põhjamaistes riikides, saab meie pikima silla ehitatud odavamalt kui mujal; isegi materjali hinnatõusu põhjal?</p> <p>2021 talv näitas meie teedeholduse võimekust tuiskude ajal. Mis lahendus pakutakse püsiühenduse korral? Kas riik on valmis eraldi Saare maakonda lisaraha panema teeholduse ja samas ka sillaholduse alla?</p> <p>Hetkel on saarte kuvandi just loonud tema eksklusiivus just praamiühenduse näitel. Inimesed pingutavad, et siia jõuda, kuid nad on õnnelikud kui nad siia jõuavad või saavad. Püsiühendus toob kaasa tõenäoliselt vastupidise, elu läheb mugavamaks ja inimesel pole enam vahet kas ta kolib siia või Virtsu. Alguses kindlasti on huvitav, kuna üks pikimad sildu põhjamaises piirkonnas, kuid aja jooksul huvi lahtub ilmselt. Kohalikud ettevõtted maksavad ilmselt sama raha sillaühenduse alla mis nad maksavad hetkel praamiühenduse alla, seega ettevõtetel ka suures plaanis midagi erilist ilmselt ei muutuks. Kuna lihtsalt tuntav rohepööre paneb hindadele juurde. Seega pakun välja, et see raha mis plaanitakse kaasata uuringutesse ja muudese sillaga seonduvatesse teemadesse, võiks arendada välja kaubatee mööda merd, et ettevõtjad oleksid rahul. Kaup saaks liikuda nii Roomassaarest kui ka Saaremaa sadamast, samuti ka Kuivastu sadamast. Eestis on helgeid päid kes suudaksid</p>	
--	--	---	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		välja inseneerida vajalikes mõõtmetes laevu ning mis vastaksid tänapäeva normidele ning annaksid tööd paljudele noortele.	
INDREK VÕERAS	20.10.2021 (LS ja VTK avaliku väljapaneku järgselt)	<p>P.1 „Planeeringu koostamise eesmärk“, lk 7 – „Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu ja selle mõjude hindamise eesmärgiks on piirkondade konkurentsivõime suurendamine ning ääremaastumise vähendamine läbi püsiühenduse kavandamise üle Suure väina mandrilt Muhu saarele. Kavandata püsiühendus peab tagama usaldusväärse ja tõhusa ühenduse, et saavutada piirkondade majanduslik ja demograafiline tasakaal, kuid samas säilitama ja tugevdama piirkonna unikaalsust ning loodus-, sotsiaal- ja kultuurilist eripära.“</p> <p>Piirkondade konkurentsivõime suurenemise hindamise aluseks on ilmselt näiteks olemasolevate ettevõtete tegevuse laienemine, uute ettevõtete tekkimine, täiendavate töökohtade tekkimine, keskmise sissetuleku suurenemine jne. Ääremaastumise vähenemise hindamise aluseks on ilmselt näiteks püsielanike arvu säilimine või suurenemine, elamistingimuste parnemine, koolide ja lasteaedade säilimine, taastamine või tekkimine, raviteenuste parnemine jne. Piirkondade majandusliku ja demograafilise tasakaalu juures on hindamise aluseks ilmselt paljuski needsamad eespool näidetena välja toodud kriteeriumid koos teiste asjakohaste samaväärsete kriteeriumitega (igasuguste muude teenuste parnemine, üldise infrastruktuuri arenemine jne). Loodusliku eripära säilitamist õnnestub ilmselt hinnata näiteks</p>	Selgitame, et sotsiaalse ja kultuurilise eripära defineerimine on sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamise alusanalüüsi ülesanne, mille üheks osaks on kohalike kogukondade kaasamine, intervjuerimine, mille käigus see eripära defineerida tulebki. Selle kõige õigem sisustaja ongi kohalik kogukond. Arvväärtust on eripärale raske määrata, kuid see võib olla ka näiteks rahvastikutihedus vmt arvnäitaja.

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>erinevate liikide arvukuse säilimisega või siis selle tugevdamise eesmärgi juures näiteks liikide arvukuse suurenemisega või isegi teatud liikide taastamisega. Kas aga oskate tuua mõne näite, milliste arvvaartuste või muude väga selgelt käsitletavate ja võrreldavate kirjeldustega või hinnangutega on võimalik mõõta sotsiaal- ja kultuurilist eripära?</p>	
		<p>P.1.1. „Püsiühenduse kirjeldus“, lk 7 – „Liiklusühenduse üks kahest peamisest eesmärgist on ligipääsetavus usaldusväarsuse, tõhususe, ohutuse, majanduskasvu ja tasuvuse seisukohast.“ Ligipääsetavuse usaldusväarsus, tõhusus ja ohutus on lahendatavad insenertehniliselt. Liikuvuse puhul on tuvastatav olemasolev olukord ning teatud tõenäosusega ja teatud ajaulatuses on arvutusmeetoditega ka ette prognoositav, kuigi pikemaajalise prognoosi usaldusväarsus on kaheldav. Püsiühenduse (ja ka praamiliikluse jätkumise) mõju majanduskasvule on kindlasti veel raskem tõepäraselt prognoosida, eriti pikemaajaliselt, sest selleks tuleb teha hulk eeldusi, mille tõepärasus on järjest kaugemale jäävas ajas järjest madalam. Tasuvuse üheks oluliseks parameetrik on ilmselt ühenduse kasutamise kulu ja püsiühenduse rajamise kulude (osaline) katmine sellega. Võib eeldada, et eesmärk on praegust kulu praamiliikluse kasutamisel mitte ületada või ületada väikeses ulatuses. Ei ole aga kordagi kokku puutunud, et püsiühendusega seoses oleks välja toodud, milline</p>	<p>Selgitasime ka avalikul arutelul Muhus, et püsiühenduse rahastuskeem ei ole käesoleval ajal veel paika pandud ning see ei ole käesoleva riigi eriplaneeringu ülesanne, sest ei ole selge, millise ühendusviisiga edasi minnakse. Kui selgub, et püsiühendus mistahes kujul on sobivaim alternatiiv, tuleb selleks välja töötada ka rahastuskeem.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>on riigi poolt silla või tunneli rajamisel küllalt lühikese perioodi jooksul tehtavate suurte kulude mõju mitte üksi püsiühendusest otseselt mõjutatud piirkondade, vaid kogu riigi jaoks, sest sellise lühikese ajaperioodi jooksul tehtava väga suure kulu juures jääb hulk muid väga olulisi tegevusi möödapääsmatult tegemata. Kõige lihtsam on võrdluseks tuua muud liiklusühendused, kuid ka teised valdkonnad. Näiteks oli mitme aasta jooksul Siseministeeriumi ja Päästeameti koostöös arutelu all ja otsustamisel tuletõrje veevarustuse tagamine. Olin sellesse kaasatud nii läbi Eesti Linnade ja Valdade Liidu kui otsesuhtlemisel Siseministeeriumi esindajaga. Tõin korduvalt välja, et mingil juhul ei tohi tuletõrje veevarustuse tagamise nõuet seada ehitiste omanikele, sest see ei ole neile lihtsalt jõukohane ja seda pole reaalne saavutada, kuid ikkagi tehti tuleohutuse seaduses muudatus, mille kohaselt peab tuletõrje veevarustuse tagama ehitise omanik. Vastav muudatus jõustus 01.03.2021. Tegin arutelu käigus lihtsustatud arvestuse, mille kohaselt läheks kogu riigi hajaasutustes tuletõrje veevõtukohtade rajamine maksma suurusjärgus 300 miljonit eurot. 300 miljoni euroga saaks väga suures ulatuses lahendatud ülioluline siseriiklik turvaküsimus, mis praegu jõustatud seaduse muudatuse puhul jääbki lahendamata, nagu see on olnud lahendamata kõik eelmised 30 aastat. Kuidas arvestada selliseid asjaolusid sotsiaalmajanduslike analüüside tegemisel?</p>	
--	--	---	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>P.1.1. „Püsiühenduse kirjeldus“, lk 8 – „Kava (2011.aastal koostatud „Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava“) ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus jõuti tulemusele, et võrreldes parvalaevaühendusega on eelistatud silla või tunneli rajamine, kusjuures kava kohaselt on ligipääsetavuse seisukohalt sillavariant parem võrreldes tunneliga.“</p> <p>Uues dokumendis oleks väga oluline moonutatud tausta vältimiseks lisada, et vahepeal on ellu viidud sama kava kohane oluliselt parandatud parvalaevaühendus, millest tulenevalt on hinnangu andmise lähtepositsioon märkimisväärselt muutunud.</p>	<p>Parvalaevaühenduse alternatiivi määratlemisel tehakse täiendavalt koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga parendatud parvalaevaühenduse defineerimiseks.</p>
		<p>P.1.1. „Püsiühenduse kirjeldus“, lk 8 – „REP koostamise ja selle mõjude hindamise tulemusel peab selguma parim võimalik alternatiiv inimeste ja veoste liikumiseks üle Suure väina. Selleks tuleb ajakohastada otsuse aluseks olevaid sisendandmeid, sh liiklusprognoosi, praamiühenduse jätkusuutlikkust ja parendamise võimalusi, silla või tunneli rajamisega kaasnevaid keskkonnamõjusid, sotsiaalmajanduslikku prognoosi jmt.“</p> <p>Mida on silmas peetud sellega, et ajakohastada tuleb otsuse aluseks olevaid sisendandmeid? Kas seda, et REP koostamise ja mõjude hindamise aluseks võetakse 2011 koostatud kava ning selleaegsed lähtekriteeriumid lihtsalt hinnatakse üle ning muudetakse vajadusel teatud ulatuses või kõik vajalikud uuringud viiakse siiski läbi nõ „puhtalt lehelt“ ja 2011 koostatud kava käigus läbi</p>	<p>Selgitame, et riigi eriplaneeringu koostamise käigus läbiviidavate uuringute lähteülesannete koostamisel on kõik eksperdid analüüsinud, kas 2011. aastal koostatud kava koostamise käigus teostatud uuringud ja muud valdkonnas teostatud uuringud on kasutatavad või vajavad need täiendamist. Valdcondade puhul, kus alusandmed vajavad täiendamist, on uuringute lähteülesanded seda ka arvestanud ning selle lähteülesandes välja toonud.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		viidud uuringuid kasutatakse lihtsalt võrdleva materjalina?	
		Küsin selgitust suurema selguse huvides. Kas REP LS ja VTK esitatud sõnastuste juures tuleb mõista, et sild või tunnel on püsiühenduse alternatiivid ja praamiühendus on alternatiiv püsiühendusele?	Suure väina ületamise viisideks on parvlaevaühendus või püsiühendus. Püsiühendus on kas sild või tunnel. Käesoleva töö käigus hinnatakse püsiühenduse alternatiivide – sild või tunnel – kõrval ka parvlaevaühendust kui ületusvõimalust võrdse alternatiivina.
		P.1.3. „Riigi eriplaneeringu koostamise etapid“, lk 11 – „Kui REP-i ellu viima ei hakata (püsiühenduse rajamisele ei asuta), kaotab 5 aasta möödudes REP kehtivuse ning taastub varem sellel alal kehtestatud planeeringu lahendus, nt üldplaneeringuga kavandatud maakasutus.“ Siin on väga oluline käsitleda ka seda, et suur hulk eraomandit on riigi nõudel määratud teadmata ajaks väga kitsendavate piirangute alla. Selgelt tuleb välja öelda, et juhul kui püsiühendust ei kavandata, sest analüüsi põhjal osutub praamiühendus kõige optimaalsemaks lahenduseks või kui REP kaotab kehtivuse, sest seda ei hakata ellu viima, siis sellisel juhul vabastatakse ka eraomandid piirangutest.	Selgitame, et tegemist on seadusest tuleneva tagajärjega, mida planeeringutesse ümber ei kopeerita.
		P.2.1.4. „Põhimõtted sotsiaalmajandusliku keskkonnaga arvestamiseks“ – „Püsiühendus peab looma eeldused ning selle kaudu tuleb luua viisid turismi arendamiseks saartel ja püsiühendusest mõjutatud mandriosal.“ See on nüüd kahtlemata tugevalt subjektiivne arvamus, kuid saartel turismi arendamine peaks praeguseks tekkinud olukorra juures tähendama	Selgitame, et turism ei ole ainuke, kuid üks paljudest valdkondadest, mida püsiühendus või ka parvlaevaühendus toetama peab. Turism on Saare maakonna jaoks oluline

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>turismi või selle kõrvalmõjude vähendamist, sest on vähemalt osade püsielanike jaoks ületanud talutavuse piirid. Küll aga ei pea REP LS ja VTK sõnastus kindlasti seda silmas. Eks see on hoiakute ja vaadete küsimus üldisemalt, kuid kõige laiemalt elukeskkonda hinnates oleks vaja turismi praegust kuju reguleerida ja tõesti võimalik, et ka piirata. Turism ei ole esmavajadus ja sellele ülesehitatud kunstlik majandusharu praegusel kujul ei ole pikemas vaates (elu)keskkonna seisukorra hoidmist, veel vähem parendamist toetav. Silla või tunneli rajamine oleks selle juures pigem soovimatu mõjuga.</p>	<p>ettevõtlusvaldkond (vt nt ka Saare maakonna ettevõtlusanalüüs¹).</p>
		<p>P.3.1. „Mõjude hindamise meetodika“ – „Kuna planeerimise üks peamisi aluspõhimõtteid on erinevate huvide tasakaalustamine, tuleb planeeringu koostamisse ja mõjude hindamisse kaasata arvestatav hulk kõikide mõjuvaldkondade eksperte.“</p> <p>Kas on olemas ja juhul kui, siis millise eluala eksperte, kes hindavad püsiühenduse mõju selle piirkonda ja ka piirkonnast väljapoole jäävate elanike elukeskkonnale, sh kodu puutumatusse ja privaatsusvajadusele? Kas selleks on üldse olemas selgelt arusaadavaid ja üheselt võrreldavaid aluseid?</p>	<p>Selgitame, et eraomandi kasutamine ja käsutamine on põhiseadusest tulenev õigus, mille riive võib toimuda üksnes seaduse alusel. Üheks seaduseks, mis on selleks loa andnud on planeerimisseadus. Kindlasti ei ole see suvaõigus, vaid igasugune piirang eraomandile peab olema proportsionaalne ehk põhjendatud. See, kas püsiühenduse kavandamine toob kaasa piiranguid eraomandile, selgub planeeringu koostamise käigus.</p>
		<p>P.3.3. „Majanduskeskkonna asjakohaste mõjude hindamine“ – Nii finantsanalüüsi alapunktis, kui kogu dokumendis on jäänud käsitlemata oluline asjaolu, vähemalt ei ole see leitav. Viimase kümme aasta on riik investeerinud</p>	<p>Kordame ka avalikul arutelul kõlanud seisukohta, et parvlaevühendus peab jätkuma kuni püsiühenduse rajamiseni (kui see rajatakse). Näiteks sadamate arendamisse tehtavad investeeringud</p>

¹ https://sasak.ee/application/files/5715/6258/7733/2019_06_03_Saare_maakonna_ettevotluskeskkonna_arendamisvoimaluste_analuu.pdf (oktoober 2021)

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>suured summad parvlaevaliikluse parendamisesse, mille tulemusel on praeguseks suuresti saavutatud 2011 koostatud kava kohane oluliselt parandatud parvlaevaühendus. Standardiga EVS-EN 1990:2002 on sadamarajatiste projekteeritud kasutusea kategooriaks määratud 5, mis tähendab 100 aastat. See tähendab, et finantsanalüüsis oleks asjakohane ja lausa möödapääsmatu arvestada püsiühenduste alternatiivide analüüsimisel ka seniste kuludega parvlaevaühenduse pidamiseks, mis püsiühenduse rajamisel osutuvad teatud summas asjatuteks, summa suurus sõltub püsiühenduse võimalikust rajamise ajast.</p>	<p>ei lähe tühja, kuna sadamate kasutamine on võimalik edaspidi ka näiteks kaubavedude eesmärgil.</p>
		<p>P.3.3.1. „Liiklusuuring“ – Püsiühenduse liiklusprognosi koostamisel arvestatakse eeldusega, et püsiühendus avatakse aastal 2040. Kuna majandusanalüüs vajab liiklusprognoose vähemalt 30 investeerimisjärgseks aastaks, siis koostatakse liiklusprognoos kuni aastani 2070. Ka kõige heatahtlikuma kaasamõtlemise juures ei ole võimalik seda tõsiselt võtta. Püüd prognoosida liiklusolukorda praegusest 50 aastat ette ja teha selle põhjal kaugele ulatuvate tagajärgedega väga tõsiseid ja olulisi otsuseid olukorras, kus puudub selgus ja kindlus, milliseks kujuneb liiklusolukord lähema kümne aasta jooksul, seab sellise tegevuse väga suure kahtluse alla. Ei ole võimalik tõestada, et milline iganes arvutusmeetod on selliseks saavutuseks piisavalt usaldusväärne.</p>	<p>Nõustume, et 50 aastaks mudeldamine ja prognoosimine kannab endas teatavat veariski. Kuid liiklusprognosi koostamise meetodid on oma ala ekspertide poolt välja töötatud ning need on üldtunnustatud ja aktsepteeritud.</p>
		<p>P.4.1. „Ajakava“ – Tasuks kaaluda, et kogu protsessi alustada üksnes nende tegevustega, mis on möödapääsmatud piisavalt usaldusväärsete</p>	<p>Selleks, et parima võimaliku ühendusvõimaluse otsus oleks võimalikult laiapõhjaline, viiakse</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>ehitusmaksumuste määramiseks. Selleks on vaja jõuda insenertehniliste lahendusteni, milleks esialgu piisaks geoloogilisest uuringust. Miinuseks on, et eskiislahendus ei arvestaks sellisel juhul kõikide muude asjaoludega, kuid selle kaalub üles selge eeltingimuse tekkimine. Juhul kui üksnes insenertehnilistel alustel koostatud eskiislahenduse põhjal määratud ehitusmaksumused ja nende põhjal tehtud finantsanalüüs annavad vastuse, et optimaalseim lahendus on praamiühendusega jätkamine, siis pole vaja kogu ülejäänud ääretult mahukat ja kulukat tegevust ette võtta. Juhul kui sellise esmase analüüsi põhjal jõutakse tulemuseni, et optimaalseim lahendus võib olla üks võimalikest püsiühenduse variantidest, sõltuvalt juba kõikidest muudest asjaoludest, siis on see avalikkuse jaoks väga selge argumendi põhjal tehtud otsus planeeringuga jätkamiseks. Kõik ülejäänud uuringud on rohkem või vähem vastandlikke seisukohtasid ja halvemal juhul pingeid tekitav, kuid ühene ja selge fintantsanalüüs ei anna palju ruumi väga erinevaks mõistmiseks.</p>	<p>eriplaneeringu koostamisel läbi kõik vajaminevad uuringud, et muuhulgas ka majanduslike mõjude hindamisel oleks võimalik arvesse võtta näiteks keskkonnakulusid või leevendusmeetmete rakendamisega kaasnevaid kulusid.</p>
		<p>P.4.2. „Kaasamine ja koostöö“ – Kindlasti on vajadus kaasata eriplaneeringu protsessi Elektrilevi OÜ ning suure tõenäosusega ka AS Elering.</p>	<p>Elering AS on menetlusse kaasatud ning esitanud ka oma seisukohad lähteseisukohtadele. Täiendame lähteseisukohtade sõnastust selliselt, et ka Elektrilevi oleks kaasatavate hulgas selgelt välja toodud.</p>
		<p>P.5.1. „Ülevaade varem teostatud uuringutest ja analüüsidesest“ – „Trass II 487 milj eurot, trass III 325 milj eurot, trass IIIT 517 milj eurot.“</p>	<p>Viidatud suurusjärgud on 2018. aastal koostatud sisendinfo tulemusel saadud väljundandmed, mis on</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>Kui usaldusväärseks on võimalik neid suurusi lugeda? Kas maksumuste arvutuskäikudega on võimalik tutvuda?</p>	<p>koostatud tunnustatud meetodika alusel. Tänapäevase vääringsaamise tulemused kindlasti läbi korrutada 2% aastase hinnatõusuga. Lisame, et tulemuste usaldusväärsuse tagamiseks tuleb riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku etapi käigus muuhulgas erinevate alternatiivide ehitismaksumuse prognoose uuendada.</p>
		<p>Eesti Keskkonnaühenduste Koda tegi ettepaneku teha liiklusprognoos ka negatiivse majanduskasvu võimalust arvestades, sest kliimasoojenemise avaldumise ning sellega kohanemiseks ja selle leevenedamiseks rakendatavate meetmete kontekstis muutub järjest käegakatsutavamaks majanduskasvu põhineva mudeli hülgamise ning tarbimismahtude vähendamise vajadus. Rahandusministeerium vastas, et majanduskasvu põhineva mudeli hülgamise ning tarbimismahtude vähendamise vajaduse reaalseerumine ei ole tõendatud ja seetõttu ei ole negatiivse majanduskasvu prognoosimine nende hinnangul töö raames vajalik.</p> <p>Välja kujunenud tegelikke vajadusi ületavale ja seeläbi teatud ulatuses vastutustundetu tarbimisele tuginevat majandustegevust, veel vähem selle kasvu eeldamist, ei tohi riik käsitleda põhjendatud ja sobiva alusena. Ei saa tõsiselt võtta riigi kõrge tasemega esindaja põhjendust, et tarbimismahtude vähendamise vajaduse realiseerumine ei ole tõendatud. Isegi</p>	<p>Selgitame täiendavalt, et nii reisijate kui ka kaubavedude maht näitab Suure väina ületamisel iga-aastast kasvu. See on trend, millega tuleb ühendusviisi valikul arvestada. Ühiskonna hoiakute (st inimeste harjumuste) kardinaalset muutumist ja sellega kaasnevat majanduse (tarbimise) langust on siiski väga raske ette prognoosida. Negatiivse majanduskasvu prognoosimine ja selle põhjal sobivaima ühendusviisi valiku langetamine, oleks majanduskasvu eos pidurdav tegevus, mis ei ole kooskõlas riigi eriplaneeringu algatamise korraldusega, mis sätestab püsiühenduse kavandamise üheks eesmärgiks muuhulgas piirkondade konkurentsivõime suurendamise.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>lähitulevikku silmas pidades on erinevate tõendatud stsenaariumite osakaal väike. Neid näiteid oleme lühikese aja jooksul saanud palju. Praeguse majandustegevuse mõju keskkonnale on hävitav. Selge, et enne ei muutu midagi, kui muutub ühiskonna hoiak. Paraku ajalugu näitab, et seda muudavad pigem suured raputused, mitte analüüsivõime, kuid vähemalt riik peaks püüdma siin eeskuju näidata, tundugu see esialgu siis tühise mõjuga ja ebaefektiivne. Eesti Keskkonnaühenduste Koja ettepanekut tuleks lugeda väga asjakohaseks.</p>	
		<p>Muhu Vallavalitsus väljendas, et on keeruline mõista, mil moel saab püsiühendus tugevdada piirkonna unikaalsust ning loodus-, sotsiaal- ja kultuurilist eripära, mistõttu tundub see lihtsalt tühiste sõnadena, mitte aga reaalse eesmärgina ning pigem tuleb rõhutada vajadust loetletud väärtusi säilitada ja tagada, et neid ei kahjustataks. Rahandusministeerium vastas, et püsiühendus ei pea otseselt säilitama ja tugevdama piirkonna unikaalsust, kuid selle kavandamisel tuleb arvestada vastava vajadusega – säilitada ja tugevdada piirkonna unikaalsust. See vastus on arusaamatu. Riiklikus dokumendis on kohatu esitada eesmärgid ja tingimusi, mis pole realistlikud ja mille analüüsimiseks pole võimalik esitada üheselt arusaadavaid ja tõepäraseid väärtusi ja hinnanguid.</p>	<p>Nõustume, et lähteseisukohtade sõnastus on tõesti kahetímõistetav. Sõnastame lähteseisukohad ümber nii, et tuleks selgelt välja, et püsiühendus mitte ei taga unikaalsust vaid peab arvestama piirkonna unikaalsusega ning selle säilitamise vajadusega.</p>
		<p>Andres Lindemann tegi ettepaneku lisada Lisasse 1 nõue, et ehitusmaksumuste kalkulatsioonidel on lubatud maksimaalne tellija poolt ette antud</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		<p>hälve, näit 10-15%. Rahandusministeerium vastas, et ettepanekuga arvestatakse. See on ehitusmaksumuste usaldusvärsuse saavutamiseks erakordselt oluline ettepanek. Arvestades aga ehitusmaksumuste ülisuurt kaalukust, siis oleks asjakohane läbi arutada veel võimalikud variandid, et maksimaalselt kõrget usaldusvärsust tagada. Hälbe tingimuse seadmine ei pruugi soovitud tulemust anda, sest seda pole millegagi võrrelda ja selgus saabub alles peale kogu planeeringu ja projekteerimise protsessi läbi viidava ehitustööde hanke tulemusel. Tasuks kaaluda tavapärase praktika rakendamist. Selleks, et vaba turu tingimustes veenduda maksumuse optimaalsuses, tuleb välja selgitada võimalikult suure hulga vastavat toodet või teenust pakkuvate ettevõtete poolt küsitavad hinnad ja muud valikukriteeriumid ning nende põhjal teha otsus. Muuhulgas rakendatakse seda Riigihangete seaduses kaudu lausa nõudena avaliku sektori hankijale ja võrgustikusektori hankijale. Võimalik lahendus võiks olla, et eskiisprojekti põhjal tehakse hange hinnapakkumiste koostamiseks, millest saaksid osa võtta vastava ehitustegevuse õigusega ettevõtted. Ega selliselgi juhul ei ole suure täpsusega tulemuse saavutamine kindel, sest hinnapakkumise koostamine ilma eelduseta seda tegelikult ellu viia ei pruugi toimuda sellise põhjalikkusega ja selliselt läbi analüüsitult, kui tavaolukorras, kuid tõenäosus realistlikku tulemust saada on kindlasti suurem ja seda võib püüda veelgi tõsta, näiteks teatud rahalise</p>	
--	--	---	--

Suure väina püsiühenduse riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus

Seisukohtade tabel

		motivatsiooni seadmisega, et hinnapakkumise koostaja, kes koostab tegeliku ehitustööde hanke lõpptulemusele kõige ligilähedasema maksumuse või koostab maksumuse lõpptulemusest mitte rohkem kui mingi kindla protsendi võrra erinevana, saab rahalise preemia.	
--	--	---	--