



SUURE VÄINA LIIKLUSÜHENDUS

Rahvusvaheline kogemus –
majanduslikud, sotsiaalsed ja
kultuurilised mõjud

Jani Päivänen, WSP Finland



28.11.2008



Presentatsiooni kava

- 1 Üldküsimused
- 2 Üldised suundumused praami- ja püsiühenduse arendamisel
- 3 Juhtumiuuringud
- 4 Võimalike mõjude "piiritlemine"
- 5 Juhtumiuuringute kajastatud võimalikud mõjud
- 6 Esialgsed järeldused



1 ÜLDKÜSIMUSED

> tänase päeva
küsimused



Üldküsimumused: ligipääsetavus

- Praami- või püsiühendus: vaba liikumise määr
- Ligipääsetavus = potentsiaalne liikuvus; võimalus pääseda piirkonnale ligi – eriti üksikisikute ja perekondade elus
- Püsiühendus muudab saare ligipääsetavamaks kui enne (vähemalt siis, kui selle kasutajad sillamaksu maksma ei pea).
- Kuid sageli ei soovi inimesed ligipääsu mitte saarele või mandrile kui sellisele, vaid hoopis teatud kaupadele, teenustele, töökohtadele või teatud inimestega kokkusaamisele. (Turism on erand.)
- Mõju kujuneb nende kaupade ja teenustega varustamise muutumise kaudu – kohalikul, piirkondlikul, virtuaalsel tasandil; ja erisuguste liiklemisviisidega,
- **Mil viisil on ligipääsetavus muutumas? Millised oleksid püsiühenduse peamised mõjud? (kõik töörühmad)**



Üldküsimumused: liikuvus

- Liikuvus
 - Kõik juhtumiuuringud on näidanud, et püsiühendus suurendab mõningal määral liikuvust
 - Sellest tuleneb enamik pikaajalisi mõjusid
- Liikuvus kasvab kõikjal
 - Aga kui palju ja kuidas muutuvad liiklusmudelid?
 - Kas saame võimaldada transpordi kasvu? (kliimaprobleemid)
 - Kuidas saame valmistuda tuleviku ühistranspordi vajadusteks?
 - Igal konkreetsel juhul, milline on püsiühenduse mõju? Vaatleme täna eri juhtumiuuringuid
- **Millised on kõige olulisemad “sillaefektid”, mida põhjustab suurenenud liikuvus? (kõik töörühmad)**



Üldküsimumused: identiteet

- Kohaidentiteet = miski, mis teeb alast erilise koha
- Kas on olemas saarlase identiteet – miski, mis on ühine kõikidele saarlastele ja seotud nende taustaga?
- Kas Saaremaaga seostub midagi erilist, kui mõelda
 - püsiühenduse kõige olulisematele mõjudele
 - teiste maade püsiühenduste kogemustele?
- Milline on “sillaefekti” mõju identiteedile?
(sotsiaalvaldkonna + kultuuri tööühm)



2 ÜLDISED SUUNDUMUSED PRAAMI- JA PÜSIÜHENDUSE ARENDAMISEL



Saartevaheline sillaühendus

- Inseneritehnoloogia pidev täiustumine
- Megaprojektide kiusatus
- Looduse ja ruumi "kodustamine"
- Tõenäoline huvi ühendada lõpuks kõik "sillaga ühendatavad" saared mandriga (Baldacchino, 2007)

- Suundumus on luua ühendus ka üle kõige raskemate lõhede:
 - Öresundi sild/saar/tunnel, mis ühendab Taanit Rootsi (2000)
 - Ühendustee Jaapani nelja tähtsaima saare vahel valmis (1998)
 - Suurbritannia ühendatud Mandri-Euroopaga *Channel Tunneli* kaudu (1994)
 - Mõned Lofootide saared ühendatud Norraga silla/tunneli abil (2004)



Probleemid jäävad

- Kulud: sillamaksu tegelik netoväärtus; kütusekulud
- Valik: seal, kus sild peab konkureerima praamide, lennuliinide ja muude transpordiviisidega, on tema mõju väiksem ja sillamaksu nõudmine on tundlikum küsimus
- Ilm: rasked tingimused suurendavad raskusi ja riske
- Kaugus: lühemad vahemaad võimaldavad sageli tihedamat ja paremat praamiühendust ning vähendavad survet silla ehitamiseks (samas on selge, et pikemad vahemaad teevad sillaehitusest sageli väga kuluka valiku)
- Rahvaarv: et sild end ära tasuks, tuleb teda palju kasutada



Sillad ja piirkondlikud strateegiad

- Head ja kindlad ühendused on tähtsas rollis piirkondlikes arengustrateegiates
- Piirkondlik strateegia ei tohiks olla liialt suures sõltuvuses püsiühendusest
 - põhjendatud ja teistest erinev majandusstrateegia on tähtsam kui püsiühendus
 - ”kõrvaline ja kaugel koht ei tule lähemale olenemata sellest kas on sild või ei” (kogenud sillaprojekteerimise projektijuht)









3 JUHTUMIURINGUT



Juhtumiuuringute valik

- Soome praamid: palju lühikesi praamiühendusi ja surve vähendada pidamiskulusid
- Parainen-Nauvo, Soome (praam): mõjuhinnangu tegi WSP
- Raippaluoto sild, Soome (1997): kõige hilisem suur Soome sillaprojekt
- Skye sild, Šotimaa (1995): näide sillamaksust ja sillamaksu kaotamise mõjust (sillamaks kaotati 2004)
- *Confederation Bridge*, Kanada (1997): hiiglaslik infrastruktuuri projekt
- Ölandi sild, Rootsi (1972): huvitav juhtumiuuring pikaajalistest mõjudest
- Wighti saar, Inglismaa (praam): miks seal pole silda?



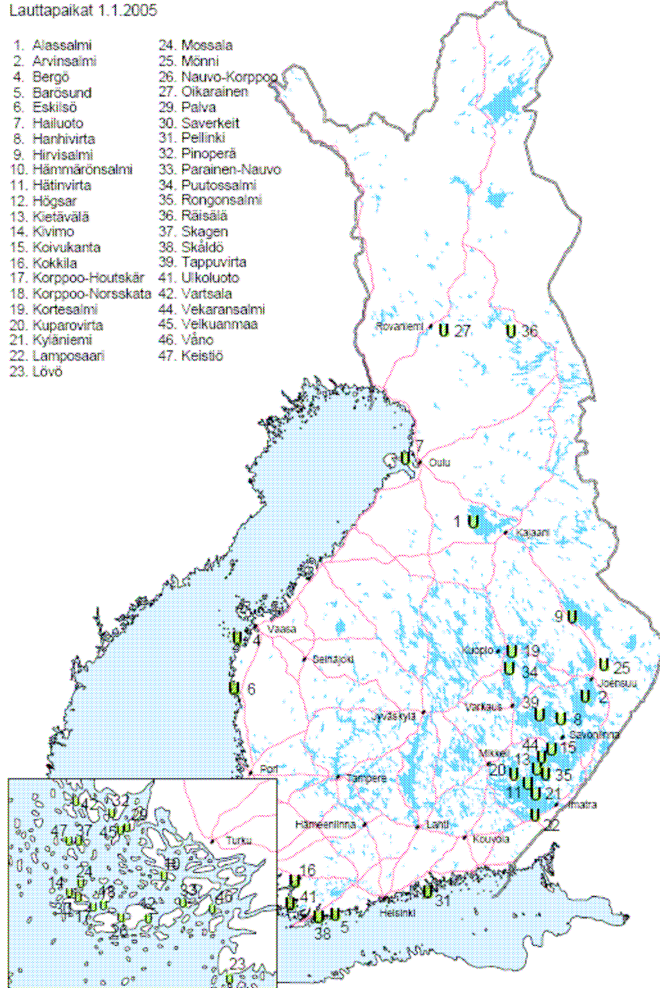
					
Location information	Saaremaa, Estonia	Raippaluoto Bridge, Finland	Skye Bridge, Scotland	Confederation Bridge, Canada	Öland Bridge, Sweden (Ölandsbron)
Connection name and location					
Connection length	Shore-to-shore length is 6000m-7456m depending on the technical option and route	1 045m	570m [4]	12 910m	6 072m [1]
Year of completion (if applicable)	The connection is being studied. If realized, the connection is assumed to be completed by new year 2013-	1997	1995 [2]	1997	1972 [1]
Population before and after (island)	35 000 in 2008 [1]	Before: 2094 in year 1995 [1] After: 2121 in year 2000 [1] Now: 2106 in year 2006 [1]	12 000 in 2001 (islands and mainland) [2]	Before: 134 600 in 1996 [9] Now: 136 000 in 2006 [3]	Now: 24 500 [7]
Population density (pop./km2)	13,2	14,8		23,9	18,3 [7]
Population trend	The population has decreased in Saaremaa along with the national trend.	The total number of inhabitants has not changed between 1996 and 2006, but there are new inhabitants who commute to mainland for work. Many of the new inhabitants are families with children.	Population of Skye and Lochalsh grew by 3.3% between 1991 and 2001. Correspondingly there was a reduction of 10.5% in the Western Isles and a reduction of 0.4% in Scotland.	Slight growth (<0.5%p.a.) since 1999. [3]	Assumably slight decrease between 1995-2005. [8]
Connection before completion	Ferry (and airplane from Tallinn)	Ferry	24h ferry connection	Ferries	
Connection after completion	(Under study)	Bridge opened and the ferry services ceased in 1997.	Bridge opened and the competing ferry services ceased in 1995. [2]	Bridge, ferries, airplane [3]. Competing ferry services ceased.	Bridge



Soome praamiühendused

Lauttapaikat 1.1.2005

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. Alassalmi | 24. Mossala |
| 2. Arvinsalmi | 25. Mönni |
| 4. Bergö | 26. Nauvo-Korppoo |
| 5. Barösund | 27. Oikarainen |
| 6. Eskilö | 29. Palva |
| 7. Halluoto | 30. Saverkeit |
| 8. Hanhivirta | 31. Pellinki |
| 9. Hirvisalmi | 32. Pinoperä |
| 10. Hännmäronsalmi | 33. Parainen-Nauvo |
| 11. Hätinvirta | 34. Puutosalmi |
| 12. Högsar | 35. Rongonsalmi |
| 13. Kietävälä | 36. Räisälä |
| 14. Kivimo | 37. Skagen |
| 15. Koivukanta | 38. Skäldö |
| 16. Kokkila | 39. Tappuvirta |
| 17. Korppoo-Houtsjär | 41. Ulkoluoto |
| 18. Korppoo-Norsskär | 42. Vartsala |
| 19. Kortessalmi | 44. Vekaransalmi |
| 20. Kuparivirta | 45. Veikuanmaa |
| 21. Kylaneniemi | 46. Väno |
| 22. Lamposaari | 47. Keistö |
| 23. Lövo | |



- Maanteeamet:
 - 7 praami (parvlaeva)
 - 36 kaablipraami (cable ferries)
 - Ühenduste pikkus: 169 m - 9500 m
 - Teenust ostetakse Destialt ja Finstashipilt
 - 27 M€ 2005. a (3% kõigist kuludest)
- Soome veeteede amet:
 - 15 praami
- Ålandstrafiken
 - 9 praami
- 18 eraomandis praami, mis saavad valitsuse toetust

<http://www.tiehallinto.fi/alk/frames/lautat-frame.html>
<http://www.lautat.fi/>



Soome praamid: faktid & probleemid

Põhifaktid:

- Praamid veavad kokku 10 M reisijat 4,7 M sõidukit
- "Maanteepraamid" on tasuta, "merepraamid" on püsielanikele tasuta, teised maksavad reisi eest
- Kulud reisija kohta on 26 €, kulud elaniku kohta on 6940 €
- Kogukulud on aastas 38 M€
- Käitamiskulud on tõusnud kiiremini kui üldkulud

Probleemid:

- Teenuste osutamise lepingud pole võimaldanud investeringuid, seega on laevastik vana: kaabelpraamid on keskmiselt 33 ja parvlaevad 26 aastased -> enamikel praamid on probleeme
- Liikumispuudega jms isikute jaoks on ligipääs raske
- Keskkonnanõuete tõttu tuleb kahjulikke heitmeid vähendada
- Uuendamisega tuleb algust teha võimalikult pea



Soome praamid: tulevikuareng

- Püütakse säästa konkurentsi suurendamise teel
- Praegu on ainult kaks käitajat, riigiettevõtted Destia ja Finstaship
- Maanteeameti ja veeteede ameti uus ühissetevõte, et konkurentsi elavdada?
 - See tasakaalustaks kulude arengut
 - Riik saaks tegevuste ühendamisest kasu
- Praami tööshoidmine ja kaldastruktuuri ülalpidamine peaksid tõhusama tegevuse huvides olema ühised
- Millal on püsiühendus kasumlik? Ülalpidamiskulud 400 000 €/aastas näib olevat umbkaudne lävi ~ sõltuvalt silla tehnilisest keerukusest jne.



4 VÕIMALIKE MÕJUDE "PIIRITLEMINE"



Muutused transpordis

- "Veel mitte" mõjud, aga tegelikult mõjud
- Planeerimispõhimõtted
 - Silla tüüp
 - Kas saarele pääsemiseks on ka mõni muu viis (lisapraam, lennuliin)
 - Ainult mootorsõidukid või ka jalgrattad
 - Tehnilised lahendused, mis tagavad sujuva ja turvalise liiklusvoolu (ilmakaamerad, libeduse tõrje, muutuvad liiklusmärgis)
- Muutused:
 - Liikluse mahud
 - Päevane ja aastane muutuvus



Majanduslikud mõjud

- Tööhõive
- Tööhõive-alane omavarustus
- Esmatootmine, tööstus ja teenused
- Turism



Sotsiaalsed mõjud

- Mõjud avalikele ja eraõiguslikele teenustele
- Demograafiline mõju ja protsessid
- Mõjud eluviisile
- Lähikondliku vs. piirkondliku tasandi mõjud (pöördume hiljem selle juurde tagasi)
- Kogetud lärm ja häiritus
- Mõjud sissetulekuklassidele
- Hoiakud ja konfliktid
- Turvatunne



Kultuurilised mõjud

- Mõjud kultuuriliselt olulistele kohtadele
- Mõjud tüüpilistele maastikele
- Mõjud kultuuriliselt eripärastele kogukondadele, nende identiteedile või traditsioonidele
- Vähemused, soolised aspektid



Tervis, elutingimused, heaolu

- Püsiühendusel võib olla väga erisugune mõju
 - Lähikonna elanikele (eriti silla alternatiiv)
 - Piirkondliku tasandi elanikud ja mõjurid (mõju, mis tuleneb peamiselt juurdepääsu paranemisest ja suurenenud liikuvusest)

Elukvaliteedi aspektid

- Rahulik keskkond
- Loodushüved, maastik
- Kestvus, kohalikud tavad
- Kaaslaste olemasolu, suhtlemine

- Eluase ja elutsükel
- Tööhõive
- Majanduslik turvalisus, jõukus
- Ühendus perekonna-liikmetega
- Kodu-töö-”kolmandad kohad”
- Eri puhkusetevõimaluste võimalus





5 VÕIMALIKKU MÕJU, MIDA KAJASTASID JUHTUMIÜRINGUD



Idee: Juhtumiuuringutest õppimine

- Raske, sest
 - Keskkonnamõjude hindamise tase ja ulatus erinev
 - Täiendavaid uuringuid enamasti pole
 - Toodetud materjalile mõnikord raske ligi pääseda
 - Selle aluseks on mõned uuringud, veebilehed, artiklid ja intervjuud
 - Töö alles käib
- Igal saarel võib olla ainulaadne iseloom ja olukord, sellepärast on oluline mitte teha kiireid üldistusi



Juhtumiuuring: Ölandi sild, Rootsi

Silla pikkus	6 072 m
Valmimisaasta	1972
Rahvaarv	Praegu: 24 500
Rahvastiku suundumus	Kergelt vähenev, madal iive
Rahvastiku tihedus	18,3 [7]
Silla maksumus € (2007 hinnatase)	43 M€ ?

- See esialgne uurimus põhineb kättesaadavatel Interneti-allikatel ja intervjuul Ölandi Kaubandus-Tööstuskoja direktoriga



Öland: Demograafilised muutused

- Demograafia, rahvastik: *"Kuidas mõjutab püsiühendus saare (piirkonna) rahvastikku?"*
 - Öland on huvitav täiendava uuringu juhtum:
 - Ajaloolistel põhjustel on ta kaotanud suure osa elanikkonnast, kes rändasid välja USA-sse
 - Rahvaarvu vähenemine aastani 1972
 - 1880 40 000
 - 1972 20 000?
 - 2008 25 000
 - Nii rahvaarvu vähenemine kui majanduslik allakäik olid sillaehitust toetavad argumendid
 - Viimasel ajal on rahvastik olnud üsna stabiilne, hiljuti on toimunud kerge vähenemine; suur suvitajate arv muudab statistika ebausaldusväärseks
 - Peamine suundumus on rahvastiku vananemine, sillata oleks see probleem teravam



Öland: Tööhõive

- Öland moodustab Kalmariga ühe tööhõive “valgala”: 4000 inimest sõidab Ölandilt tööle mandrile, 1000 mandrilt Ölandile, nii et sild on suurendanud “piirkonnastumist”
- Kalmar laiendab tunduvalt töö leidmise võimalusi (tööstus, ülikool jne.).
- Ölandi sild annab inimestele võimaluse käia tööl mandril ja samal ajal elada saarel ning valida väikelinna, küla, ranna või maa vahel



Öland: Liiklus

- 7800 sõidukit/päevas 1973. a - 16 337 sõidukit/päevas 2007. a
- Suur kõikumus aastaegade lõikes:
 - suvi 22 500
 - talv 13 200
- Suvel: sõiduauto iga 2 sekundi tagant, veoauto iga 30 sekundi tagant (elanike arvutus)
- Jalakäijad ja jalgratturid
 - Saavad sõita "jalgrattabussiga", ühe suuna kohta kaks bussi hommikul ja kaks bussi õhtul
 - Jalgrattasõit sillal lubatud, aga võib olla ohtlik
 - On olnud turvalisuspõhjustel ajutiselt keelatud suure liiklushulga tõttu.



Öland: Maakasutus ja rahvastik

- *”Kuidas mõjutab püsiühendus maakasutust (demograafiliste muutuste jne. kaudu)?”*
- Suur surve maakasutusele, ”sooviksime rohkem investeringuid, aga uut maakasutust on raske kavandada, sest on igasugused piirangud ranniku kaitsmise, Natura 2000 jne. tõttu”
- Nõudlus suvilate järele on suur
 - Kergitab kinnisvara hinnataset, see on kõrgem kui mandril
 - Vanade külade tühjenemise või tühjade majade probleemi peaaegu pole, ”palju vähem kui mandril”, ”siinsetele inimestele meeldivad vanad külad”



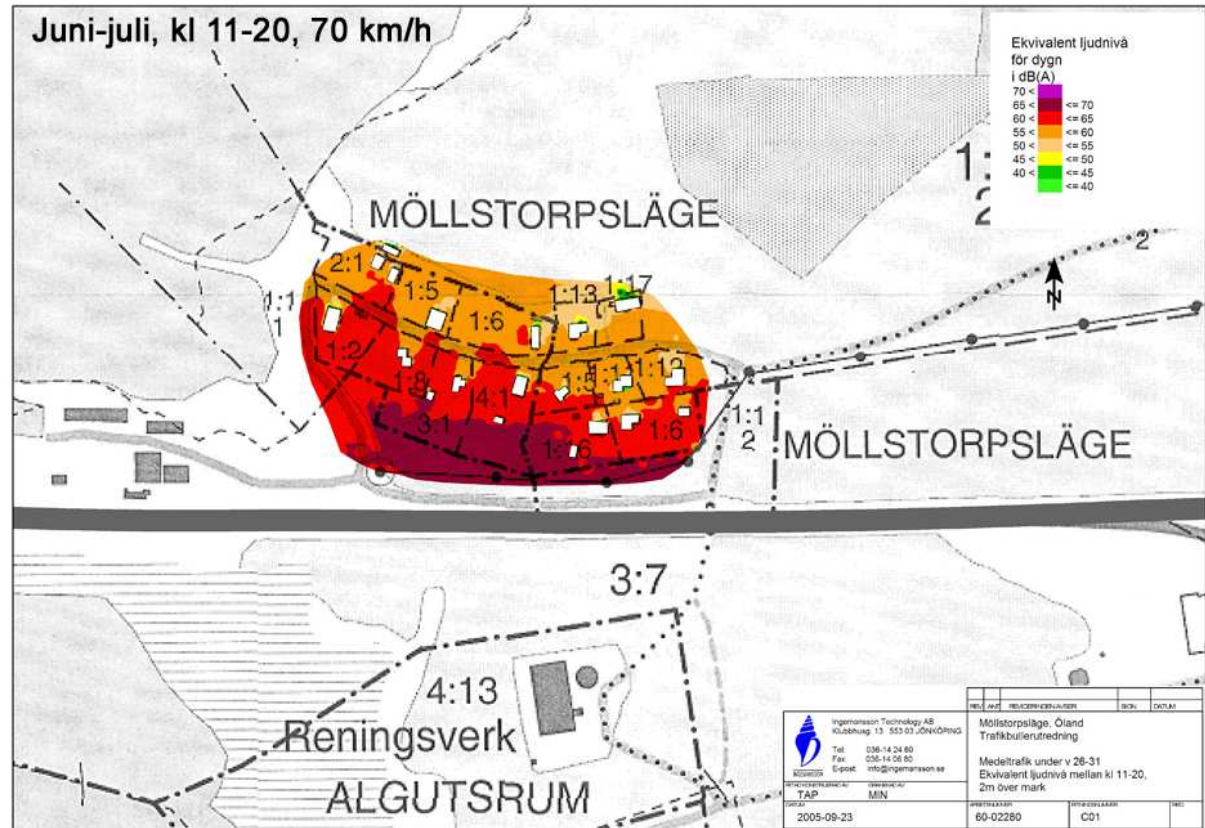
Öland: Elukvaliteet: piirkondlik/kohalik perspektiiv

- Ölandi Kaubandus-Tööstuskoja direktor:
 - Sild suurendab mugavust: mandril (Kalmar linna piirkonnas) töötamine on suhteliselt lihtne
 - Seda näitab positiivne demograafiline areng
- Kohalikud elanikud silla lähistel:
 - Sild on pideva müra allikas
 - Umbes 80 kohalikku elanikku on kannatanud müra tõttu pärast silla avamist 1972
 - Sellel ajal ei pööratud keskkonna ja müra aspektile eriti tähelepanu
 - Elanike jutu järgi pole kogu selle aja jooksul eraldatud vahendeid müratõketele
 - Tugev ebaõiglusetunne
 - Miljökampen på Öland, www.olandsbron.com



Öland: Mūra, õhusaaste tase

- Tundub, et mūra ja õhusaastet pole ametlikult jälgitud
- Elanike jaoks on see väga oluline küsimus



Müratase suvel Möllstorpi/Kalmari piirkonnas, päevase aja mürakaart, 70 km/h



Öland: Lärm/Elukvaliteet...

- Kohalikud elanikud on algatanud veebikampania müra vähendamise meetmete nimel



Veebikaamera



”Meie soovitud müratõke moodustaks kauni ja loomuliku osa Ölandile sissesõidust” (www.olandsbron.com)



Öland: Sotsiaal-kultuurilised aspektid: identiteet ja turvalisus

- Kohalik identiteet: *"Kuidas püsiühendus muudab kohalikku identiteeti? Kas püsiühendus teeb saarest mandri osa?"*
 - Öland: "see on ikka veel saar; ainult EL aj mõned ametnikud arvavad, et ei ole"
- Turvalisus: *"Mis on kõige olulisem seoses turvalisusega? Kuidas püsiühendus mõjutab inimeste turvatunnet?"*
 - Öland: kõige olulisem turvalisusega seonduv asi on lihtne pääsemine Kalmari haiglasse, 35 minutiga
 - Kuritegevus on väga madal, "kui on probleeme, siis põhjustavad neid kohalikud"



Öland: Sotsiaal-majanduslikud aspektid: tootmine, turism, maa hind

- Tootmine ja ettevõtluskeskkond
 - Lihtne juurdepääs peamistele turgudele
- Turism
 - 3 miljonit külastajat aastas
 - Konkureerib põllumajandusega kui majandustegevus nr. 1
 - Suundumus, nagu kõikjal Rootsis, on lühema kohalviibimise poole
- Maa kasutus ja maa hind
 - Hinnatase: praegu kõrgem kui mandril
 - Sotsiaalne erisus: Väga moodne piirkond suvila või teise kodu omamiseks
 - Kohalikud erinevused: läänerannik on trendikam, soodsama hinnaga majad on maapiirkonnas, üürile antav elamispind on hea
 - Vananemine: Noortel peredel võib maja ostmise raske olla
 - Vrd. uurimistulemused teistes Lõuna-Rootsi osades: ”—saartel oleva kinnisvara turg? *Hüsteeriline*” (Clark et al. 2007)



Juhtumiuuring: *Confederation Bridge* Prince Edwardi saar (PEI), Kanada

Silla pikkus	12 910 m
Valmimise aasta	1997
Rahvaarv	136 000 (2006) (134 600 aastal 1996)
Rahvastiku suundumus	Kerge kasv
Rahvastiku tihedus	23,9
Silla maksumus € (2007 hinnatase)	854 M €

- See esialgne uuring põhineb Godfrey Baldacchino (*Canada Research Chair of Island Studies*, PEI ülikool) artiklitel ja Internetis kättesaadavatel allikatel



Prince Edwardi saar (PEI)

- PEI, rahvaarv 140 000, sild valmis 1997
- Konflikt: suured lootused seoses majanduse ja turismiga, suur opositsioon: 40 % silla vastu 1988. a
- Eelnevalt ennustatud ohud:
 - Hirm töökohtade pärast Marine Atlantic praamid (630 töötajat)
 - Negatiivne mõju ainulaadsele ja omapärasele eluviisile;
 - Kahju rahulikkusele, looduse ilule ja saareelu võlule: ei mingeid "viinerikioske ja jukebox joints'e"
 - Negatiivne mõju kohalikule kaubandusele: osturetkel käiakse mandril
 - Mõju kalavarudele, merelindude pesitsusalad
 - Sõidukite sissevool
 - Kaoks praam kui turismiatraktsioon
- Tõsised vaidlused enne, AGA pärast valmimist väga vähe tõsiseid ja süstemaatilisi uuringuid tegelike mõjude kohta!



PEI: Turism

- Selgeltnähtav sillaefekt: saar on äkki lähemale tulnud
- Esimesel suvel suurenes PEI külastajate arv 57 % võrra (ennustati 20 %)
- Külastajad viibisid kohal lühemalt 4,7 ööd 1992-1994 -> 4,4 ööd 2002-2004
 - Rohkem külastajaid lähipiirkonnast, arvatavasti rohkem reise ühe inimese kohta
- Piirkonna elanikud palju rohkem valmis mööda silda sõitma:
 - Mugavam/kiirem
 - 1 M sõidukit (1996) – 1,6 M (1998) -> pärast seda jäänud püsima 1,5 M juurde



PEI: Eksport ja import

- Tegelik kasvumäär analüüs: nii eksport kui import on märkimisväärselt suurenenud: + 25 % eksport ja + 30 import 1997. a, ja peaaegu sama palju 1998. a
- Kõige rohkem kasvas toidu eksport ja eksport USAsse
- AGA peamine mõjutegur võib olla Põhja-Ameerika vabakaubandusleping (North American Free Trade Agreement)
- 2000. aastast on eksport enam-vähem ühesugune



PEI: Hulgimüük ja jaekaubandus

- Traditsiooniliselt palju perekonnale kuuluvaid väikepoode, vähe kaubanduskeskusi
- Mure seoses püsiühendusega: kas saarlased hakkavad sõitma mandri linnadesse tarbekaupu ostma
- Väljaspool saart ostmine mõnevõrra suurenenud
- Valitsus julgustas suuri jaekaubandusfirmasid, kaotades provintsi kehtestatud maksu rõivastele ja jalatsitele -> tuli palju jaekaubandusettevõtteid, mõned väiksemad kohalikud poed läksid pankrotti
- Jaekaubandussektor ikka veel PEI suurim eraõiguslik tööandja



PEI: Rahvastik

- Provintsi rahvaarvu kasv kõrge, samal ajal kui lähedal asuvate provintside rahvaarv vähenes, iive ikka veel kergelt positiivne, aga kasv on aeglustunud
- Positiivne provintsisisene ränne (enne silla ehitamist oli negatiivne)
- Suurim ühekordne väljaränne oli, kui ehitus lõppes (2400 töölist palgatud tipp-perioodil)



PEI: Keskkond

- Suur mure mõju pärast merele: Northumberlandi väin
- Öeldakse, et see on haige, mitmel põhjusel
- Mõningaid ökoloogilise kollapsi märke täheldati enne sillaehituse alustamist, AGA Keskkonnamõjude Hindamise Amet oli teinud järelduse, et sillaprojekti riskid olid vastuvõetamatud (1990)
- Mure jäämineku (jää sulamise) hilinemise pärast, aga tegelikult sulab jää kevadel varem, arvatavasti kliimamuutuse tõttu



PEI: Kinnisvara

- Mure aadeldamise (*gentrification*) pärast: kas ameeriklased ostavad kõik paremad maad kokku? Kas kohalikud suudavad edaspidi maju osta?
- Kinnisvara hind on tõusnud, aga vastavuses mandri suundumustega
- PEI elamispinna hind on ikka veel Kanada provintsidest madalaim, vähem kui pool keskmisest
- Praegu peaaegu võrdne New Brunswickiga (silla teises otsas)



Esialgsed järeldused

- Väga erisugused järeldused lähikondliku ja piirkonna tasandi mõjude kohta
 - Alati teata/küsi kuidas uuring tehakse
 - Lähikondlikke mõjusid sageli eiratakse
 - Täiendavatest uuringutest on puudus
- Kavandamise üksikasjad ja protsessid on olulised
 - Kohalikke probleeme võidakse tunnetada väga teravalt (ja nad saavad suurema osa meedia tähelepanust), kui inimesed ei näe, et nende lahendamiseks tehakse piisavalt jõupingutusi
 - Õiglusetunne on väga oluline: kas protsess on olnud õiglane ja avatud?



Tänan!

