

# Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021-2030

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm

Töö nr 19003453

Tartu-Tallinn

**Jaak Järvekülg**  
KSH juhtekspert

---



# Sisukord

<b>SISSEJUHATUS .....</b>	<b>5</b>
<b>1 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE EESMÄRK JA ULATUS.....</b>	<b>5</b>
<b>2 ARENGUKAVA SISU JA SEOS TEISTE STRATEEGILISTE DOKUMENTIDEGA .....</b>	<b>6</b>
<b>3 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE METOODIKA .....</b>	<b>14</b>
<b>4 ARENGUKAVA ELLUVIIMISEGA EELDATAVALT KAASNEV KESKKONNAMÕJU .....</b>	<b>16</b>
<b>5 MÕJUTATUD JA HUVITATUD OSAPOOLTE KAASAMINE .....</b>	<b>17</b>
<b>6 KSH LÄBIVIIMISE AJAKAVA .....</b>	<b>18</b>
<b>7 STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI KOOSTAJA JA KSH EKSPERTRÜHMA KOOSSEIS .....</b>	<b>19</b>
<b>LISA 1.1 „TRANSPORDI JA LIIKUVUSE ARENGUKAVA AASTATEKS 2021- 2030“ KSH ALGATAMISE KÄSKKIRI</b>	
<b>LISA 1.2 TRANSPORDI ARENGUKAVA 2014-2020 TULEMUSTE LÜHIANALÜÜS</b>	
<b>LISA 1.3 TRANSPORDI JA LIIKUVUSE ARENGUKAVA 2021–2030 KOOSTAMISE ETTEPANEK</b>	
<b>LISA 2.1 ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHAD KSH PROGRAMMI SISU OSAS</b>	
<b>LISA 2.2 ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMINE</b>	
<b>LISA 3.1 KSH PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL</b>	
<b>LISA 3.2 KSH PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLLI LISA – PROGRAMMI SISU TUTVUSTAV SLAIDIETTEKANNE</b>	



# SISSEJUHATUS

Käesolev keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi KSH) käsitleb „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021-2030“ (edaspidi arengukava või TLAK). Arengukava koostamine on algatatud Vabariigi Valitsuse 12.09.2019 korraldusega nr. 215 „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ koostamise ettepaneku heakskiitmine“.

Arengukava töötatakse välja Vabariigi Valitsuse määruse „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“ kohaselt<sup>1</sup>. Arengukava koostamise eest vastutavaks ministeeriumiks on määratud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi ministeerium või MKM).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/42/EÜ „Teatavate kavade ja programmide keskkonnamõjude hindamine“ ning siseriiklik keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (edaspidi KeHJS) sätestavad kohustuse valdkonna arengukava kui strateegilise planeerimisdokumendi koostamisega samaaegselt läbi viia ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi KSH). KSH algatati majandus- ja taristuministri 14.11.2019 käskkirjaga nr 1.1-1/19-199 (Lisa 1.1) ning selle eesmärgiks on aidata kaasa tasakaalustatud, Euroopa Liidu ja Eesti keskkonnapoliitikaga kooskõlas oleva arengukava koostamisele.

## 1 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE EESMÄRK JA ULATUS

KeHJS § 32 tähenduses on keskkonnamõju strateegiline hindamine avalikkuse ja asjaomaste asutuste osalusel strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju tuvastamiseks, alternatiivsete võimaluste väljaselgitamiseks ning ebasoodsat mõju leevendavate meetmete leidmiseks korraldatav hindamine, mille tulemusi võetakse arvesse strateegilise planeerimisdokumendi koostamisel ja mille kohta koostatakse nõuetekohane aruanne.

Strateegiliseks planeerimisdokumendiks, mille mõjusid hinnatakse, on „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“. Arengukava on transpordi järgmise kümne aasta arengusuundi käsitlev strateegiline planeerimisdokument, mille eesmärk on kavandatud tegevustega tagada inimeste ja kaupade liikumine mugaval, kiirel, ohutul, nutikal ja jätkusuutlikul moel.

KSH koostamisel lähtutakse arengukava üldistusastmest.

**KSH ruumiline ulatus** on lähtuvalt arengukava üldisest eesmärgist vähemalt Eesti Vabariigi territoorium. KSH käigus antakse hinnang ka riigipiiri-ülelele mõjule, aga KeHJS §46 (Piiriülele keskkonnamõju hindamise erisus) ning Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2001/42/EÜ Artikkel 7 (Piiriülesed konsultatsioonid) tähenduses olulist mõju teise riigi keskkonnale käesoleva programmi koostamise hetkel ei eeldata.

---

<sup>1</sup> Arengukava algatamise ja käesoleva programmi koostamise hetkel on ametlikult kehtiv Vabariigi Valitsuse 13. detsembri 2005. a määrus nr 302 (RT I, 12.12.2017, 23) „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“. Teadaolevalt on aga plaanis see asendada uue Vabariigi Valitsuse määrusega „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“, mis on koostamisel. 25.11.19 on valminud määruse eelnõu, mis kinnitatakse eeldatavasti 2019.a detsembris, määrus jõustub eeldatavasti 1.01.2020. Arengukava koostamisel lähtutakse juba uuest määrusest.

Juhul kui KSH jooksul ilmneb olulise piiriülese keskkonnamõju võimalikkus, peab strateegilise planeerimisdokumendi koostamise korraldaja teavitama sellest viivitamatult Keskkonnaministeeriumit, kes korraldab KeHJS § 46 kohase strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva piiriülese keskkonnamõju strateegilise hindamise protseduuri.

**KSH ulatus keskkonnaelementide lõikes** sõltub arengukava eesmärkidest, meetmetest, tulemusindikaatoritest jms, mis töötatakse välja arengukava koostamise osana. Asjakohased keskkonnaelemendid täpsustatakse KSH käigus. Programmi koostamise ajal teadaolevad käsitletavad keskkonnaelemendid on nimetatud ptk 5.

**KSH ajaline ulatus** lähtub strateegilise arengukava ajalisest ulatusest. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 12.09.2019 korralduse nr. 215 „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ koostamise ettepaneku heakskiitmine” (millega arengukava koostamine algatati) nimele on arengukava ja KSH ajaliseks ulatuseks 10 aastat. Samas on nimetatud korralduse eelnõu seletuskirjas öeldud järgmist: „Võimalusel võiks transpordipoliitika kestlikkuse aspektist lähtuvalt arengukava koostamisel täpsemalt läbi arutada arengukava kestuse – 10 aasta asemel 15 aastat (aastateks 2021–2035). Eesti 2035 on koostatud järgneva 15 aasta peale. Niisamuti pooldab Rahandusministeerium arengukaval 15 aastast vaadet. Seetõttu võib 2020. a detsembris Valitsusele heaks kiitmiseks tulla arengukava perspektiiviga 15 aastat.“

## 2 ARENGUKAVA SISU JA SEOS TEISTE STRATEEGILISTE DOKUMENTIDEGA

Arengukava koostamise ettepanek (vt Lisa 1.3) sisaldab arengukava koostamise vajaduse põhjendust ja koostamise eesmärke ning lahendamist vajavate probleemide kirjeldust järgnevalt:

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2030 koostamine on vajalik, kuna tänane transpordi arengukava 2014-2020 kaotab kehtivuse 2020. aastal. Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030 on tarvilik tulemusvaldkonna eesmärkide pikaajaliseks seadmiseks. Võimalusel võiks transpordipoliitika kestlikkuse aspektist lähtuvalt arengukava koostamisel täpsemalt läbi arutada arengukava kestuse - 10 aasta asemel 15 aastat (aastateks 2021–2035).

Senisest tugevamalt on fookuses valdkondade ülene koostöö, eriti kliimapoliitika ja energeetika eesmärkidega seoses. Lisaks mõjutab uue perioodi arengukava oluliselt digitaliseerimine, automatiseerumine. Eelnevast tulenevalt on vajalik seada tuleviku sihid ja eesmärgid.

Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030 koostatakse, et

- 1) toetada Eesti majandusarengut läbi poliitika tõhusa toimimise kiiresti muutuv keskkonnas;
- 2) tagada, et valdkonna poliitilised sihid ning erinevad tegevussuunad oleks omavahel loogiliselt seotud, sh koostoimes muude valdkondlike poliitikaeesmärkidega;
- 3) viia süsteemselt ja koordineeritult ellu EL-i institutsioonide, Riigikogu ning Vabariigi Valitsuse poolt vastu võetud alusdokumentides sätestatud;
- 4) planeerida valdkonna eesmärke koostöös partneritega.

Programmile on lisatud ka Transpordi arengukava 2014-2020 tulemuste lühianalüüs (MKM mitteametlik analüüs, vt Lisa 1.2), milles on esitatud muuhulgas valdkonna olemasoleva olukorra kirjeldus ning analüüs kehtiva arengukava eesmärkide saavutamise kohta.

Arengukava sisu, sealhulgas eesmärgid ja lahendamist vajavad probleemid, täpsustuvad arengukava koostamise käigus, tuginedes mh seniste dokumentide ja arengute analüüsil (olemasoleva olukorra kirjeldusel).

Vastavalt Transpordi arengukava 2021-2030 koostamise ettepanekule tagatakse arengukava koostamisel ka eesmärkide kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad arengukava jõustumisel, sealhulgas horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega, samuti arvestatakse ka transpordipoliitikaga seotud riigi strateegiliste arengueesmärkidega, mis on arengukava koostamise ettepaneku esitamise hetkel sõnastatud järgmistes arengudokumentides<sup>2</sup>:

#### **„Kliimapolitiika põhialused aastani 2050“<sup>3</sup>**

Aastaks 2050 tuleb eelkõige Eesti energiamajanduse, sealhulgas transpordi süsinikuheidet otsustavalt ja oluliselt vähendada. Transpordisaastet peab vähendama sundliikumise vajaduse kahanemise ning ühistranspordi, kergliikluse ja vähese süsinikuheitega transpordisüsteemi arendamise tulemusel. Samuti peab kütusekulukate sõidu- ja kaubaautode kasutamise hinnas hakkama adekvaatselt kajastama nende kasutusega keskkonnale põhjustatavat kahju. Soodustatakse kodumaiste bio- ning teiste taastuvenergiaressursside laialdast kasutuselevõttu nii elektri- ja soojusenergia tootmisel kui ka transpordikütustena. Avaliku sektori investeerimis- ja maksupoliitikaga mõjutatakse ökonoomsete sõidukite, säästlike transpordikütuste ning ühiskasutuses sõidukite eelistamist. Riigihangetes eelistatakse ökonoomseid sõidukeid ja säästlikke alternatiivkütuseid. Avaliku sektori eeskujul suurendatakse tarbijate teadlikkust. Riik ja kohalikud omavalitsused edendavad transpordikorraldust, mis lähtub ühtsest tervikust ega sõltu haldusjaotusest ning ühistranspordiettevõtte omandivormist. Eesmärgi saavutamiseks kaalutakse transpordi kogumõjust ja kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks lähtuva maksupoliitika kujundamist üldist maksukoormust suurendamata.

#### **Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030<sup>4</sup>**

Kavandatav arengukava aitab saavutada eelkõige eesmärgi „jätksuutlikud ja kaasavad linnad ja asulad“ – ehk tagada 2030. aastaks kõikidele turvalised, taskukohased, kättesaadavad ja säästvad transpordisüsteemid ja parandada liiklusohutust, eelkõige ühistranspordi osakaalu suurendamise abil ja pöörates rohkem tähelepanu ebasoodsas olukorras olevate inimeste, naiste, laste, puudega inimeste ja vanemate inimeste vajadustele. Aga ka eesmärgi „meetmed kliimamuutuste ja nende mõjudega võitlemiseks“, „ookeanide ja merede säästev kasutamine“, „ebavõrdsuse vähendamine“ ning „tervis ja heaolu, sh liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastuste vähendamine 50% võrra“.

#### **Eesti julgeolekupoliitika alused<sup>5</sup>**

Eesti julgeolekupoliitika alused käsitlevad transporti peatükis 3.5 „Majandusjulgeolek ja seda toetav taristu“.

Otseselt ka riigi julgeolekuga seotud transporditaristu areng edendab majandust ning suurendab selle riskikindlust - transporditaristu planeerimisel ja arendamisel arvestatakse majandus- ja sotsiaalarangu ning riigikaitse vajadustega. Rõhutatakse, et transporditaristu puhul on esmatähtis rekonstrueerida või välja ehitada üleeuroopalisse transpordivõrgustikku kuuluvad sadamad, lennujaamad ning raudtee- ja maanteevõrk. Vastuvõtva riigi toetuse seisukohalt on transporditaristul tähtis riigikaitse roll. Transpordisüsteemi toimepidevuse kindlustamisel ja kaitsel rakendatakse rahvusvaheliste standardite kohaseid julgeoleku- ja ohutusnõudeid.

<sup>2</sup> Arengudokumentid on loetletud vastavalt arengukava koostamise ettepanekule, kuid teavet on uuendatud seisuga november 2019.

<sup>3</sup> [https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp\\_2050.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA\\_eesti/saastva\\_arengu\\_tegevuskava\\_2030\\_uro\\_et.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/3060/6201/7002/395XIII\\_RK\\_o\\_Lisa.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#)

## Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030<sup>6</sup>

Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030 sätestab, et aastal 2030 vastab eestimaalaste vaimne ja kehaline tasakaal ning heaolu Põhjamaade tasemele ning Eestis on kehalist aktiivsust soodustav elukeskkond koos kaasnevate teenustega, mis toetavad inimeste tervena elatud eluea pikenemist ja eneseteostust ning majanduskasvu. Liikumisel ja spordil on oluline ning kasvav roll eestimaalaste elujõu edendamisel, rikka elukeskkonna loomisel ja Eesti riigi hea maine kujundamisel. Rikka elukeskkonna all peetakse silmas sotsiaalselt vastutustundlikult arendatud ning kergesti kohandatavat liikumise ja spordiga seotud teenuspõhist ettevõtlus- ning kultuuriruumi.

## Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020<sup>7</sup>

Vastavalt „Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020“ on kultuuripoliitika tihedalt seotud mitme teise riikliku poliitikavaldkonnaga, sh haridus-, majandus-, sotsiaal-, keskkonna-, tööhõive-, lõimumis-, regionaal-, turismi- ja välispoliitikaga. Mitmekülgne kultuurielu mõjutab olulisel määral Eesti elanike heaolu, siinse elukeskkonna kvaliteeti ja riigi rahvusvahelist konkurentsivõimet. „Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020“ sätestab, et riik väärtustab elukeskkonda kui tervikut, mis koosneb nii ehitatud ja kujundatud keskkonnast kui looduskeskkonnast. Kvaliteetsel ehitatud keskkonnal on oluline roll riigi säästva arengu eesmärkide saavutamisel. **Kvaliteetse ehitatud keskkonna aluseks on asjatundlikud ruumilised otsused planeerimisel ja projekteerimisel.**

## Eesti Euroopa Liidu poliitika<sup>8</sup>

Eesti Euroopa Liidu poliitika määratleb peamised põhimõtted, millest valitsuse Euroopa Liidu poliitika lähtub. Transpordile on pühendatud selles eraldi peatükk, kus on rõhutatud tänapäevaste ühenduste loomise vajalikkust Balti riikide ja ülejäänud Euroopa vahel (Via Baltica, Rail Baltic), ühenduste parandamist EL-i väliste naaberriikidega, transpordituru avamist ja liberaliseerimist, kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamist, ning „saastaja maksab“ printsiibi rakendamise aspekte. Kogu transpordisektoris on oluline rakendada reegleid ühtselt ning vähendada keskkonna- ja halduskoormust, mida aitab saavutada e-lahenduste laialdasem kasutuselevõtmine. Pikemas perspektiivis peaks üle-euroopaliste ja rahvusvaheliste infosüsteemide kasutamine võimaldama paberdokumentidest loobuda ning kasvuhoonegaaside heitmeid vähendada, säilitades samal ajal transpordisektori tõhususe.

## Eesti merenduspoliitika 2012–2020<sup>9</sup>

Eesti merenduspoliitika 2012–2020 on dokument, mis teatud peatükkidega sisustab uut arengukava. Merenduspoliitikas käsitletakse transpordi poole pealt laevandust, sadamate ja logistika arengut ning veeteede arengut.

## Eesti 2035+ strateegia<sup>10</sup>.

Eesti 2035+ strateegiaga arvestatakse nii palju kui paralleelselt võimalik on, sest käesoleva arengukava koostamise hetkel pole Eesti 2035+ strateegiat vastu võetud, kuid tegemist on niivõrd olulise ja horisontaalselt kõiki valdkondi, s.h transporti, käsitleva arengudokumendiga. Muuhulgas pöörame tähelepanu Eesti 2035+ raames kaardistatud järgmistele megatrendidele:

- Linnastumine suureneb, kasvab rahvastiku ränne
- Elanikkond vananeb, rahvaarv kahaneb Euroopas, kuid kasvab mujal maailmas

---

6 <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

7 <https://www.kul.ee/sites/kulminn/files/kultuur2020.pdf>

8 <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

9 <https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf>

10 <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>



- Loodusressursid vähenevad ja keskkonnaseisund halveneb (kliimapõgenikud, looduslikud surnud tsoonid kasvavad, 2035.a kannatab pool maailmast veepuuduse all)
- Globaalne poliitiline olukord muutub (demokraatia taandub, ida tõuseb ja Euroopa muutub Aasia tagahooviks, sõjaliste konfliktide oht)
- Ärimudelid ja töö olemus muutub (töö muutub automatiseeritumaks)
- Tehnoloogia muutub järjest kiiremini

### **Energiamajanduse arengukava aastani 2030<sup>11</sup>**

Eesti energiamajanduse arengukava üldeesmärgi täitmine aastaks 2030 on transpordi valdkonnas iseloomustatav selle tulemuse kaudu, et sõidukipargi kütusekulu aastal 2030 ei ületa 2012. aasta taset (8,3 TWh).

### **Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030<sup>12</sup>**

Transport on keerukas süsteem, mis koosneb taristust, transpordivahenditest, veeteenusest, inimestest, kes liiguvad, ja kaupadest, mida liigutatakse ning sellega seotud teenustest, teabest, õigusnormidest ja organisatsioonidest. Inimeste liikumine jaguneb kohalikuks, regionaalseks, üleriigiliseks ja rahvusvaheliseks vastavalt liikumisvaja dusele (liikumiskaugusele ja -suundadele). Peamised tegurid, mida kliimamuutused transpordisüsteemis mõjutavad, on järgmised: ühenduskindlus; ühenduskiirus, reisi kestus, tarneaeg; transporditaristu ja transpordi ITK seadmete seisund ja töökindlus, hooldusvajadus; liiklusohutus ja turvalisus; kaubaveo ja ladustamise ohutus; transpordi ja liikuvuse hind; liikumis- ja sõidumugavus; transpordi energiakulu ja energiatõhusus. Eri transpordiliike võivad ilmastikuolud mõjutada erinevalt. Äärmuslike ilmastikunähtuste mõjul võivad transpordiühendused katkeda, ajakulu tavapärase olukorraga võrreldes kasvada, reisijad, sõidukid või transpordi tehnoseadmed viga saada, kaubad rikneda või kahjustuda ning ohtlike veoste puhul keskkond kahjustatud saada. Tõrked transpordisüsteemis mõjutavad omakorda paljusid teisi eluvaldkondi. Alaeesmärk 7. Kliimamuutuste mõju tõttu ei ole vähenenud elutähtsate teenuste kättesaadavus ega hoonete energiatõhusus. Tehniliste tugisüsteemide valdkonnas on kavas suurendada tehniliste tugisüsteemide valmisolekut mistahes ilmastikuolude korral, mis on suunatud transporditaristu (sh maanteed, raudtee ja sildade) kasutuskindluse ja äärmuslikes ilmastikuoludes läbitavuse tagamisele.

### **Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030<sup>13</sup>**

Koostatavas Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukavas aastani 2030 on transpordiga seotud meetmed, mis on seotud taimekaitsetöödega transporditaristu hooldusel ja suurte transporditaristuprojektide puhul geneetilise ressursi säilitamisega. Muuhulgas on transporditaristul oluline mõju ka Eesti erinevate ranna- ja maapiirkondade arengule ning sealsele ettevõtlusele.

### **Üleriigiline planeering „Eesti 2030“<sup>14</sup>**

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ viitab põhimõtete alapunktis, et transpordil on oluline roll üleriigilise planeeringu peamise eesmärgi saavutamisel. Planeeringu peatükk 4 „Head ja mugavad liikumisvõimalused“ käsitleb toimepiirkondade sisest liikumist, linnapiirkondade liikumist, liikumisvõimaluste tagamist hajaasustuses, toimepiirkondade omavahelist sidustamist, ühendusi välismaailmaga ning erinevate transpordiliikide tasakaalustatud kasutamist.

11 [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf), lk 13

12 [https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega\\_kohanemise\\_arengukava\\_aastani\\_2030\\_0.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf)

13 <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

14 [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline\\_planeerimine/eesti2030.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf)

## Maakonnaplaneeringud 2030+

Maakonnaplaneeringud 2030+ täpsustavad üleriigilise planeeringuga skemaatiliselt määratud toimepiirkondi ning liikumisvõimaluste tagamise põhimõtteid toimepiirkondade lähivöõndis, siirdevöõndis ja äärealal. Määratud on transpordivõrgustiku asukohad. Lähtudes elanike, teenuste ja töökohtade paiknemisest ja liikuvusuuringutest on maakonnaplaneeringutega määratud tasakaalustatud ja kestlik neljatasandiline keskuste võrgustik (maakondlik, piirkondlik, kohalik ja lähikeskus), samuti võrgustiku toimimist suunavad olulised tingimused. Maakonnaplaneeringutega on valglinnastumise ohjamiseks piiritletud linnaline ja maaline asustus ja antud arengusuunised. Suuniseid täpsustatakse üldplaneeringutega, mida koostavad lähiaastatel 80% Eesti omavalitsustest.

## Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030<sup>15</sup>

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 väärtustab loodusvarade säästlikku kasutamist. Keskkonnastrateegia põhieesmärgiks on inimesi rahuldava tervisliku keskkonna ja majanduse arendamiseks vajalike ressursside tagamine ilma loodust oluliselt kahjustamata. Konkreetselt on transpordiga seotud probleemid kirjeldatud peatükis 4.3, kus on välja toodud valglinnastumise, ühistranspordi ja alternatiivsete energiaallikate ebapiisava arendamise ja odava transiidikoridorina toimimise tulemusena tekkinud probleemid. Need on autode hulga suurenemine ja sellega seoses suurenenud maakasutus, õhusaaste suurenemine, keskkonnariskide suurenemine, keskkonnasõbralike energiaallikate ja kütuste vähene kasutus. Probleemide lahendamiseks seatud eesmärk on kirjeldatud peatükis 5.3 „Kliimamuutuste leevendamine ja õhu kvaliteet“: arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta alternatiivid autole mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust).

## Riiklik turismi arengukava 2014-2020<sup>16</sup>

Riikliku turismi arengukava 2014-2020 eesmärkide ellu viimine on väga konkreetselt seotud transpordi arengukavaga. Arengukava kuues alaeesmärk panustab suuresti just turismisektori arengu toetamise läbi välisühenduste arendamise. Eesti siseste ühenduste tagamisel ja arendamisel otseselt ainult turismi arendamiseks vajalikke tegevusi ette ei nähta (va maanteedel viidastuse korrastamine), kuid nende ellu viimisel arvestatakse muuhulgas ka turismisektori vajadusi.

## Eesti infoühiskonna arengukava 2020<sup>17</sup>

Eesti infoühiskonna arengukava 2020 tegevused aitavad info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate laiema kasutusega sundliikumist vähendada. See tähendab, et erinevalt enamikust teistest arengukavadest, mille puhul aitab transpordi arengukava nende eesmärke ellu viia, aitab infoühiskonna arengukava ellu viia transpordi arengukava eesmärke. Lihtsalt ja mugavalt ning igal pool kättesaadavad e-teenused vähendavad sundi liikuda. Parem IKT taristu ja laiem ning kompetentsem kasutajaskond võimaldab transpordisektoris arendada ja kasutusele võtta uusi nutikaid lahendusi.

## Eesti ettevõtluse kasvustrateegia 2020<sup>18</sup>

Eesti ettevõtluse kasvustrateegia 2020 peab silmas nelja sihti: Eesti elanikud on ettevõtlikud ning ettevõtted ambitsioonikad, Eesti ettevõtted toodavad efektiivselt kõrge lisandväärtusega tooteid ja teenuseid, Eesti ettevõtted on aktiivsed eksportijad ja Eesti ettevõtluskeskkond on maailmas konkurentsivõimeline. Paremad ühendused panustavad eelkõige kolmandasse ja

---

15 <https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/0000/1279/3848/12793882.pdf#>

16 <https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/3191/1201/3015/lisa.pdf>

17 [https://www.mkm.ee/sites/default/files/elfinder/article\\_files/eesti\\_infouhiskonna\\_arengukava.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/eesti_infouhiskonna_arengukava.pdf)

18 <https://kasvustrateegia.mkm.ee/>

neljandasse sihti. Lisaks on transport ka ise majandusharu ning arvestades suuremate logistikafirmade majandusnäitajaid, moodustab transport olulise osa Eesti ettevõtlusest.

### **Looduskaitse arengukava aastani 2020<sup>19</sup>**

Looduskaitse arengukava aastani 2020 käsitleb transpordi mõju peatükis 3.4, nimetades, et „transport võib mõjutada elusloodust negatiivselt peamiselt elupaiku killustades ja liikide looduslikku levikut takistades. Samuti võib transport soodustada invasiivsete võõrliikide levikut. Elurikkuse säilitamiseks tuleb uute transpordirajatiste planeerimisel nende küsimustega arvestada.“. Tegevustena nähakse ette mõjude analüüsi ja leevendamist.

### **Eesti metsanduse arengukava aastani 2020<sup>20</sup>**

Eesti metsanduse arengukava aastani 2020 toob välja, et metsamaterjali vedu raudteed pidi on seni olnud alakasutatud eelkõige selle kõrge maksustamise tõttu. Senine metsamaterjali transpordi korraldus ei rahulda metsatööstusettevõtteid ja erametsaomanikke. Otsitakse võimalusi transpordivõimaluste kuluefektiivsemaks, keskkonnasõbralikumaks ja liiklusohutumaks muutmiseks.

### **Rahvastiku tervise arengukava 2009–2020<sup>21</sup>**

Rahvastiku tervise arengukava 2009–2020 toob välja, et vähenenud on noorukite kehaline aktiivsus ja see on madal ka täiskasvanute hulgas. Suurimat haiguskoormust põhjustavaks haigusrühmaks on südameveresoonehaigused, mille kujunemisel mängib samas väga suurt rolli iga inimese tervisekäitumine (muuhulgas kehaline aktiivsus). Valdkonna ühe strateegilise eesmärgina (nr 4) on toodud, et tuleb suurendada elanikkonna kehalist aktiivsust. Korraldatavad tegevused on suunatud ühelt poolt inimeste hoiakute, tõekspidamise ja väärtushinnangute kujundamisele ning teiselt poolt tervist toetava keskkonna loomisele. Lisaks on luubi all uimastite ja rahustite tarbimise, vaimse tervise häirete ja hoolimatu või agressiivse käitumise mõju liiklusohutusele, iseäranis sõidukijuhtide puhul.

### **Siseturvalisuse arengukavaga 2015-2020<sup>22</sup> (edaspidi STAK).**

Peamised käsitletavat teemad STAKis on liiklusohutus ja –turvalisus, riigi ja kohalike teede sõidetavuse tagamine kui elutähtis teenus, lennujaamade ja sadamate turvalisus, objekti kaitse jmt.

Loodava arengukava üks alasihte võiks olla riskiva ja ennast või teisi ohtu seadva käitumise vähenemine ja selleks vajalike meetmete rakendamine. Siinkohal võib näiteks üheks võimalikuks meetmeks olla üldharidussüsteemis õpetajate kaasamine turvalise liiklemise hoiakute ja käitumise kujundamisesse.

### **Regionaalarengu strateegia 2014-2020<sup>23</sup>**

Regionaalarengu strateegia aastani 2020 täpsustab ja täiendab üleriigilist planeeringu „Eesti 2030+“. Selle eesmärgiks on ühtlustada Eesti piirkondlikku arengut, mille puhul iga piirkond panustaks oma eripärale, tuginedes Eesti kui terviku konkurentsivõime kasvule. Inimestel oleksid kättesaadavad head töökohad, kvaliteetsed teenused, võimalused eneseteostuseks ning mitmekesiseid tegevusi võimaldav elukeskkond.

Kõigi toimepiirkondade terviklik areng ühtlaselt üle Eesti on vajalik asustussüsteemi tasakaalustatud arenguks. Selle oluline eeldus on väiksemate keskuste võime toimida

---

19 [https://www.envir.ee/sites/default/files/lak\\_lop\\_0.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/lak_lop_0.pdf)

20 [https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/3180/2201/1003/Eesti\\_%20metsanduse\\_arengukava.pdf](https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/3180/2201/1003/Eesti_%20metsanduse_arengukava.pdf)

21 [https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/eesmargid\\_ja\\_tegevused/Tervis/2012\\_rta\\_pohitekst\\_ok\\_5.pdf](https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/eesmargid_ja_tegevused/Tervis/2012_rta_pohitekst_ok_5.pdf)

22 [https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumentid/Arengukavad/siseturvalisuse\\_arengukava\\_2015-](https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumentid/Arengukavad/siseturvalisuse_arengukava_2015-2020_kodulehele.pdf)

2020\_kodulehele.pdf

23 [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document\\_files/REGO/eesti\\_regionaalarengu\\_strateegia\\_2020\\_taiendatud\\_2018.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/REGO/eesti_regionaalarengu_strateegia_2020_taiendatud_2018.pdf)

toimepiirkonna keskusena oma tagamaale ja keskus-tagamaa hea sidustatus läbi transpordiühenduste, ettevõtlusvõrgustike ja koostöö.

Oluline on toimepiirkondade sisemine sidustamine töö ja teenuste paremaks kättesaadavuseks, võimaldamaks kogu toimepiirkonna elanikel saada paremini osa eri kohtade pakutavatest võimalustest ja hüvedest. Selleks edendatakse toimepiirkondade keskusi tagamaaga sidustavat ühistranspordikorraldust ning toetatakse investeringuid toimepiirkonna uimsisese liikumisvajaduse seisukohast oluliste transpordisõlmede, kergliiklusteede ja juurdepääsuteede rajamiseks.

Arengukavas on toodud järgmised eesmärgid, mis on seotud transpordi planeerimisega: a) igapäevaseks töö- ja käimiseks ühistransporti või jalgratast (või muud kergliikluse sõiduvahendit) kasutavate ja jalgsi liikuvate inimeste osatähtsuse suurendamine pealinna- ja suuremates linnapiirkondades; b) rahulolu teenuste (sh ühistransport) kättesaadavusega väljaspool Harju- ja Tartumaad; c) toimepiirkondade keskuste arv, millel on regulaarsed ühistranspordi otseühendused piirkondadega väljaspool Eestit.

### **Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“<sup>24</sup>**

Riigikogu 14.septembri 2005. a otsusega heaks kiidetud strateegia. Eesti riigi ja ühiskonna arendamise strateegia 2030. aastani, sihiga ühendada globaalsest konkurentsist tulenevad edukuse nõuded säästva arengu põhimõtete ja Eesti traditsiooniliste väärtuste säilitamisega. Strateegia põhiülesanne on vastata küsimusele – mida tuleks teha tagamaks Eesti ühiskonna ja riigi edukas toimimine ka pikemas perspektiivis? Mistõttu on strateegia aluseks valdkondlike arengukavade koostamisel.

### **„Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030“<sup>25</sup>**

Potentsiaalsed meetmed õhusaasteainete vähendamise eesmärkide täitmiseks transpordi valdkonnas on järgmised: 1) raskeveokite teekasutustasud; 2) elektriautod; 3) ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks; 4) sõidukite rehvid ja aerodünaamika; 5) põhiraudteevõrgu raudteevõrgu elektrifitseerimine ja kasutuse laiendamine; 6) linnade parkimispoliitika; 7) ökonoomse juhtimise edendamine; 8) kergliikluse arendamine; 9) ühistranspordi teenuse lisamine; 10) kaugtöö ja e-teenused; 11) autode kooskasutus.

### **Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“<sup>26</sup>**

Kavas nimetatakse konkurentsivõimelise ettevõtluskeskkonna peatüki all Valitsuse poliitika ühe suunana transpordi taristu ja institutsioonide viimist rahvusvahelisele tasemele (poliitika suund nr 11). Märgitakse, et Eesti asukoha ja asustuse paiknemise tõttu on konkurentsivõimelisel tasemel ühendusvõimalused nii piiriülel kui ka siseriiklikult elu- ja ettevõtluskeskkonna jaoks väga olulised. Konkreetsete tegevussuundade kohta on öeldud, et „...oluline on pöörata enim tähelepanu rahvusvahelistele ühendusteedele, iseäranis lennuühendustele ja piiriületavatele raudteedele ja maanteedele. Tasakaalustatud regionaalse arengu huvides tuleb lisaks rahvusvahelistele maanteedele jätkata riigi kõrvalmaanteedele tolmuva katte alla viimist, teha ettevalmistusi ühistranspordisüsteemide ühendamiseks...“.

---

24 [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saastev\\_eeesti\\_21.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saastev_eeesti_21.pdf)

25 <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/valisohukaitse/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

26 [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/eeesti2020/ee2020\\_2019-2020\\_30.05.2019.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/eeesti2020/ee2020_2019-2020_30.05.2019.pdf)

### **Eesti elukestva õppe strateegia 2020<sup>27</sup>**

Haridus- ja Teadusministeeriumi elukestva õppe strateegia 2020 kohaselt on transpordikorraldus oluline eeltingimus õppijate ligipääsu tagamisel nii formaalharidusele kui ka huviharidusele ja täienduskoolitusele.

### **Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia<sup>28</sup>**

Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegiat puudutav Komisjoni teatis toob peamise transpordiprobleemina välja halva juurdepääsetavuse paljudele piirkonna osadele: Põhja-Soomet, Rootsit ja Balti riike iseloomustab nii sise- kui ka välistranspordis kõige madalam juurdepääsetavuse näitaja kogu Euroopas. Põhjuseks on piirkonna lai ulatus, mistõttu reisiteekonnad on pikad ja võtavad palju aega, ning rasked ilmastiku- ja geograafilised olud. Hõre infrastruktuur või osutatavate teenuste vähesus toob kaasa kõrged hinnad. Lahenduseks saab olla säästlike transpordivahendite kasutamine. Tegevuskava hõlmab järgmisi prioriteetseid valdkondi: 1) parandada energiaturgude juurdepääsetavust, tõhusust ja julgeolekut; 2) parandada nii sise- kui ka välistranspordivõrku; 3) säilitada ja suurendada Läänemere piirkonna atraktiivsust, eelkõige hariduse, turismi ja tervishoiu valdkonna meetmete kaudu.

### **Eesti merestrateegia<sup>29</sup>**

EL merestrateegia raamidirektiivi (2008/56/EÜ) põhieesmärgiks on säilitada või saavutada hiljemalt aastaks 2020 mereala hea keskkonnaseisund, edendada mereala säästvat kasutamist ja säilitada ökosüsteeme. Üldiste eesmärkide saavutamiseks koostatakse riiklikud on merestrateegiad, kus esitatakse nn hea keskkonna tunnused ja neid iseloomustav keskkonnasihtide kogum, koos hea seisundi hindamiseks vajalike indikaatoritega. Sihtide saavutamiseks on koostatud ülevaade olemasolevatest meetmetest ja kus vajalik, töötatud välja täiendavad meetmed. Transpordisektoril võib potentsiaalselt olla mõju (otsene või kaudne) enamikele merestrateegias määratletud 11 tunnusele:

- Bioloogiline mitmekesisus on säilinud. Elupaikade kvaliteet ja olemasolu ning liikide levik ja arvukus on kooskõlas valitsevate füüsilis-geograafiliste ja kliimatiliste tingimustega
- Inimtegevuse tulemusel sissetoodud võõrliigid jäävad tasemele, millel ei ole negatiivset mõju ökosüsteemile
- Kaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate kala ja karploomade populatsioonid on ohututes bioloogilistes piirides, kusjuures populatsiooni vanuseline ja suuruseline koosseis annab tunnistust ressursside heast seisukorrast
- Kõik teadaolevad mere toiduvõrkude elemendid eksisteerivad tavapärase arvukuse ja mitmekesisuse tasemel, mis on võimeline tagama pikaajalise liikide rohkuse ja nende täieliku paljunemissuutlikkuse säilimise
- Inimtekkeline eutrofeerumine, eelkõige selle negatiivsed mõjud, nagu bioloogilise mitmekesisuse vähenemine, ökosüsteemi seisundi halvenemine, vetikate kahjulik õitsemine ja hapnikunappus põhjavetes, on minimeeritud
- Merepõhja terviklikkus on tasemel, mis kindlustab ökosüsteemide funktsioneerimise ja struktuuri ning selle, et eelkõige merepõhja ökosüsteemid ei ole kahjustatud
- Merevee hüdrolüütiliste tingimuste püsival muutusel ei ole negatiivset mõju mere ökosüsteemidele
- Saasteainete kontsentratsioon on tasemel, mis ei põhjusta saastumisest tulenevaid mõjusid
- Saasteained kalades ja muudes inimtarbimiseks ette nähtud mereandides ei ületa ühenduse õigusaktide või muude asjakohaste standarditega kehtestatud tasemeid

27 <https://www.hm.ee/sites/default/files/strateegia2020.pdf>

28 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

29 <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/merekeskkonna-kaitse/merestrateegia>

- Mereprahi omadused ja kogus ei kahjusta ranniku- ja merekeskkonda
- Energia keskkonda juhtimine, sealhulgas veealune müra, on tasemel, mis ei kahjusta merekeskkonda.

Merestrategia meetmekava raames välja töötatud täiendavate meetmete kohaselt tuleb soodustada veeldatud maagaasi (LNG) kasutamist laevakütusena. Tähelepanu tuleb pöörata merel punkerdamisega kaasnevate riskide ohjamisele ja laevadelt puhastamata reevee merevette juhtimise vähendamisele.

#### **Avalike teenuste korraldamise roheline raamat<sup>30</sup>**

Avalike teenuste korraldamise roheline raamatu tegevused aitavad sarnaselt infoühiskonna arengukavaga vähendada sundliikumisi, vähendades sundi ametiasutusi külastada või pakkudes avalikku teenust kättesaadavamas asukohas.

## **3 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE METOODIKA**

KSH protsessi läbiviimisel (sh KHS programmi ja aruande koostamisel) lähtutakse keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) nõuetest ning väljakujunenud praktikast.

KSH eesmärk on muuta strateegiliste otsuste ehk arengukava kvaliteeti paremaks. Selleks analüüsib KSH arengukava põhimõtteid ja kavandatud tegevusi ning pakub välja meetmeid soodsate keskkonnamõjude võimendamiseks ning ebasoodsate mõjude vältimiseks, ennetamiseks ja leevendamiseks. Et KSH sisend arengukavasse oleks asjakohane, arvestatakse hindamisel ja ettepanekute esitamisel arengukava üldistusastmest. Lisaks sisulisele hindamisele on KSH-l oluline roll erinevate osapoolte kaasamisel ning KSH protsessi korrektsel dokumenteerimisel.

KSH aruande koostamisel on meetodilises mõttes eristatavad kolm erinevat hindamise etappi:

- Vastavusanalüüs;
- Välismõjude analüüs;
- Leevendavate meetmete pakkumine.

**Alljärgnevalt kirjeldatakse iga hindamisetapiga seotud tegevusi detailsemalt hetkel teadaoleva info põhjal. Lõplikult täpsustub meetoodika KSH käigus, kui on selgunud ka arengukava ülesehitus, käsitusala ja sisu (sh meetmed, tulemusindikaatorid jms). Täpne kasutatav meetoodika kooskõlastatakse eelnevalt ka arengukava koostamise korraldajaga.**

### **VASTAVUSANALÜÜS**

Vastavusanalüüsi koostamiseks võrreldakse arengukavas välja pakutud strateegilisi eesmärke ja meetmeid rahvusvaheliste, Euroopa Liidu või riiklike keskkonnakaitse eesmärkidega ning selgitatakse, kas transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärgid ja sisu aitavad või ei aita kaasa oluliste keskkonnaeesmärkide saavutamisele.

---

<sup>30</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike\\_teenuste\\_korraldamise\\_roheline\\_raamat.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf)

Analüüsis käsitletavad dokumendid ning strateegilised eesmärgid, samuti vastavusanalüüsi esitamise vorm täpsustub sõltuvalt arengukava ülesehitusest KSH aruande koostamise käigus.

## VÄLISMÕJUDE ANALÜÜS EHK KESKKONNAMÕJUDE PROGNOOSIMINE

Välismõjude analüüsi raames selgitatakse välja, kas arengukava eesmärgi ja valdkondlike alaeesmärkide saavutamiseks väljatöötatud instrumendid ja tegevused avaldavad keskkonnale (sh inimese tervisele) olulist ebasoodsat või soodsat mõju. Välismõjude analüüsile eelneb eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjelduse koostamine asjakohases mahus. Täpne analüüsitavate teemade loetelu selgub KSH käigus, kui on valminud ka arengukava sisu, esialgne loetelu on esitatud peatükis 5.

**Seejuures tuleb tähele panna, et mõjusid on võimalik hinnata täpsusastmes, mis vastab arengukava enda täpsusastmele – konkreetselt saab võimalikku mõju määratleda juhul, kui arengukavas nähakse ette konkreetseid tegevusi (projekte, meetmeid) kindlas asukohas.** (St, teemades, mida arengukavaga ei reguleerita, ei ole käesoleva KSH käigus tõenäoliselt võimalik detailsemalt hinnata ka keskkonnamõjusid.)

Välismõjude analüüsi läbiviimiseks kasutatakse ennekõike kvalitatiivset (kirjeldavat) hindamist. Vajadusel on võimalik kasutada ka kvantitatiivset hindamist, aga seda vaid juhul kui arengukavaga kavandatavate tegevuste täpsusaste seda võimaldab.

Mõju hinnangud antakse kasutades olemasolevaid materjale, arengukavale ja KSH-le eelnevalt või nende koostamise käigus ei ole kavas läbi viia valdkondlikke eriuuringuid

### Natura mõju hindamine

Arengukavaga kaasnevate mõjude hindamine rahvusvahelisele Natura 2000 võrgustikule viiakse läbi vastavalt loodusdirektiivi artikli 6 lõigetele 3 ja 4 ning KEHJS-e § 29 alusel. Hindamisel tuginetakse juhendile "Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis" (KeMÜ, koost 2017), lisaks lähtutakse Natura mõju hindamise juhendi täiendustest, mis on programmi koostamise hetkel koostamisel.

Natura hindamine viiakse vajalikus ulatuses (eelhindamine, asjakohane hindamine jne) läbi KSH aruande koostamise etapis, vastavuses arengukava täpsusastmega. Kui Natura eelhindamise tulemusena selgub, et arengukava elluviimise mõju Natura 2000 aladele ei ole välistatud, tuleb arengukava KSH käigus läbi viia ka Natura asjakohane hindamine. Natura asjakohase hindamise käigus saab vajadusel välja töötada alternatiivseid lahendusi ja leevendavaid meetmeid, seades arendustegevusele täiendavaid tingimusi. Arengukava kui kõrgema strateegilise planeerimisdokumendi Natura asjakohase hindamise puhul peetakse silmas, et hindamise ulatus ja põhjalikkus oleksid proportsionaalsed strateegilise planeerimisdokumendi ulatusega.

## KESKKONNAMÕJU VÄLTIMISE, ENNETAMISE JA LEEVENDAMISE MEETMED

Vastavusanalüüsi käigus leitud mittevastavuste parandamiseks ning välismõjude analüüsi käigus leitud olulise ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja vähendamiseks pakutakse välja keskkonna leevendusmeetmeid. Leevendusmeetmed võivad olla kas mõjusid vältivad või leevendavad, regulatiivset või teavitustlikku laadi. Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimise kaasneva olulise keskkonnamõju seireks ja keskkonnameetmete tõhususe jälgimiseks pakutakse välja seiremeetmed, mis on soovitatav integreerida arengukavasse.

Leevendavate meetmete all tuuakse ka välja, kas ja mis juhtudel on vaja keskkonnamõju edaspidi (planeeringute, projektide, tegevusloa tasandil) üksikasjalikumalt hinnata.

## 4 ARENGUKAVA ELLUVIIMISEGA EELDATAVALT KAASNEV KESKKONNAMÕJU

KSH aruande koostamisel ja vormistamisel lähtutakse seadusandlusest - eeskätt KeHJS § 40 nõuetest, heakskiidetud keskkonnamõju hindamise programmist, võttes arvesse üldtunnustatud keskkonnamõju strateegilise hindamise alaseid teadmisi ja hindamismetoodikat.

Arengukava koostamine ning KSH protsess toimuvad paralleelselt ning käesoleva KSH programmi koostamise ajal on arengukava koostamine alles algusjärgus, suuresti teadmata on veel arengukava sisu ning tegelikult on mõnevõrra ebaselge veel ka arengukava detailsuse aste. Arvestades ka arengukavaga mõjutatava ala suurust ning võimalike erinevate planeeritavate tegevuste hulka, pole eeldatavalt kaasnevat keskkonnamõju KSH programmis kuigi täpselt võimalik ette näha.

Tulenevalt arengukava valdkonnast, eelmise Transpordi arengukava (2014-2020) keskkonnamõju strateegilise hindamise järeldustest ning asjaomastelt asutustelt saadud seisukohtadest, võib siiski anda esialgse loetelu eeldatavasti või potentsiaalselt olulistest ja KSH aruandes käsitlemist vajavatest teemadest.

Mõju looduskeskkonnale:

- Mõju kliimamuutusele (kasvuhoonegaaside emissioonid ja energiakulu);
- Mõju loodusressursside kasutusele (ressursi- ja maakasutus, merepõhja kasutus);
- Mõju bioloogilisele mitmekesisusele (sh maakasutus ja ökoloogiliselt tundlike alade fragmenteerumine, liikide või koosluste kahjustumine või kadu, rohevõrgustik ja loomade liikumiskoridorid), kaitstavatele loodusobjektidele, sh Natura 2000 võrgustikule<sup>31</sup>;
- Mõju veekeskkonnale (põhjavesi; veeresursid, mida mõjutatakse; erinevate heitainete (saasteained, jää- ja libedustõrje) mõju vee kvaliteedile; mõju mereelustikule (sh vöörligid, meremüra, hüdrograafilised muutused, mereprügi ja -reostus); sinivõrgustik);
- Mõju pinnasele (võimalikud reostused).

Mõju inimesele/sotsiaalsele keskkonnale:

- Mõju ruumi (sh elukeskkond) kvaliteedile
- Mõju inimese tervisele;
- Müra ja vibratsiooni levik ja mõjutatud elanikkond;
- Mõju lokaalsele õhusaastele (sh tolm, selles sisalduvaid peenosakesed PM10 ja PM2,5);
- Mõju erinevate sotsiaalsete gruppide lõikes, piirkondade killustumine;
- Mõju kultuuripärandile (sh visuaalne mõju);
- Kliimamuutuste mõju (üleujutused, tormid, põud).

Aga nagu eespool öeldud, täpsustub Strateegilise dokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju iseloom, ulatus ja ka indikaatorite valik arengukava koostamise ja mõjude hindamise käigus. Ning nagu ptk 3 selgitatud, tuleb ülal esitatud loetelu puhul silmas pidada, et mõjusid on võimalik hinnata täpsusastmes, mis vastab arengukava enda täpsusastmele – konkreetsemalt saab võimalikku mõju määratleda juhul, kui arengukavas nähakse ette konkreetseid tegevusi (projekte, meetmeid) kindlas asukohas.

---

<sup>31</sup> Natura hindamine vormistatakse oma protseduuri ja hinnangust tulenevate õiguslike tagajärgede tõttu eraldiseisva (ala)peatükina



## 5 MÕJUTATUD JA HUVITATUD OSAPOOLTE KAASAMINE

Strateegilise planeerimisdokumendi KSH protsessi etappide ja tulemuste teavitamise kohustus on KeHJS-ega pandud strateegilise planeerimisdokumendi korraldajale.

Isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu, on esialgsel andmel:

- Vabariigi Valitsus
- Riigikantselei
- Rahandusministeerium
- Riigikogu
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
- Arengukava koostamise juhtrühm
- Arengukava koostamises osalevate töörühmade liikmed
- Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Maaeluministeerium, Sotsiaalministeerium
- Välisministeerium, Kaitseministeerium, Rahandusministeerium, Haridus- ja Teadusministeerium, Kultuuriministeerium
- Keskkonnaamet
- Valitsusvälised (ettevõtlusega ja keskkonnakaitsega tegelevad) organisatsioonid (sh Eesti Keskkonnaühenduste Koda, EAS) ja kodanikeühendused
- Arengukava koostamisse kaasatud osapooled (keda pole eespool eraldi nimetatud)
- Laiem avalikkus.

Mõjutatud ja huvitatud osapoolte teavitamine KSH protsessi etappidest ja tulemustest toimub vastavalt KeHJS-e nõuetele. Vastavalt seadusele teavitatakse KSH dokumentatsiooni avalikustamisest laiemat avalikkust kuulutusega ajalehes, arengukava koostaja veebilehel ning väljaandes Ametlikud Teadaanded; huvitatud või mõjutatud institutsioone elektrooniliselt. Avalikkuse kaasamisega KSH ja arengukava protsessis tegeleb strateegilise planeerimisdokumendi koostamise korraldaja, kelleks on Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium.

*Juhul kui KSH protsessi käigus ilmneb piiriülese keskkonnamõju hindamise võimalikkus, teavitab Keskkonnaministeerium mõjutatavat riiki vastavalt KeHJS § 46 nõuetele.*

### ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHAD

Vastavalt KeHJS § 36<sup>1</sup>. lg (1) peab strateegilise planeerimisdokumendi koostamise korraldaja enne programmi avalikustamist küsima programmi sisu kohta seisukohta kõikidelt asjaomastelt asutustelt. Käesoleva programmi sisu osas küsiti (18.12.2019) seisukohti järgmistelt asutustelt: Keskkonnaministeerium, Rahandusministeerium, Kaitseministeerium, Maaeluministeerium, Kultuuriministeerium, Siseministeerium, Sotsiaalministeerium, Keskkonnaamet, Lennuamet, Maanteeamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja Veeteede Amet.

Laekunud seisukohad on lisatud programmile Lisas 2.1. Lisas 2.2 on esitatud tabel, mis annab ülevaate laekunud seisukohtadega arvestamisest.

**KSH PROGRAMMI AVALIKUSTAMINE**

Vastavalt KeHJS § 37 korraldati KSH programmi avalik väljapanek ja avalik arutelu. Avalik väljapanek toimus 20.02.2020 - 06.03.2020 ning avalik arutelu 09.03.2020, kell 10.00 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis. Avaliku arutelu protokoll on lisatud Lisas 3.1, avaliku arutelu slaidiesitus Lisas 3.2.

Avaliku väljapaneku ajal ning avalikul arutelul programmi sisu osas ettepanekuid ei esitatud.

**6 KSH LÄBIVIIMISE AJAKAVA**

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ja selle tulemuste avalikustamise eeldatav ajakava on esitatud tabelis 1. Seejuures tuleb märkida, et tegemist on käesoleva programmi koostamise hetkel prognoositava ajakavaga, mis võib protsessi vältel täpsustuda ja muutuda, vastavalt reaalsetele arengutele arengukava ja KSH töös.

**Tabel 1.** KSH orienteeruv ajakava

<b>Etapp</b>	<b>Periood</b>
KSH algatamine	14.11.2019
KSH programmi koostamine	Oktoober - november 2019
KSH programmi osas asjaomastelt asutuste seisukohtade küsimine	Detsember 2019
KSH programmi täiendamine vastavalt asjaomaste asutuste seisukohtadele; parandatud ja täiendatud KSH programmi kontroll	Jaanuar - veebruar 2020
KSH programmi avalik väljapanek ning avaliku arutelu läbiviimine	Veebruar - märts 2020
KSH programmi kohta esitatud ettepanekute/vastuväidete arvestamise või mitteametliku põhjendused; KSH programmi täiendamine	Märts - aprill 2020
KSH programmi nõuetele vastavuse kontroll	Aprill 2020
KSH aruande koostamine	Märts - juuni 2020
KSH aruande kontroll ja seisukohtade küsimine	Juuli - augusti algus 2020
Laekunud seisukohadele vastamine, KSH aruande täiendamine vastavalt asjaomaste asutuste seisukohtadele	Augusti lõpp - septembri algus 2020
KSH aruande nõuetele vastavuse kontroll	Septembri algus - keskpaik 2020
KSH aruande avalik väljapanek ning avalike arutelude läbiviimine	KSH aruande avalik väljapanek - septembri keskpaik-oktoobri algus 2020, millele järgneb avalik arutelu
KSH aruande täiendamine	Oktoobri algus - oktoobri keskpaik 2020
KSH aruande vastavuse kontroll ja asjaomaste asutuste kooskõlastamine	Oktoobri keskpaik - novembri lõpp 2020

## 7 STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI KOOSTAJA JA KSH EKSPERTRÜHMA KOOSSEIS

Strateegilise planeerimisdokumendi algataja ja koostamise korraldaja:

### **Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium**

Suur-Ameerika 1, 10122, Tallinn

E-post: info@mkm.ee

Tel: (+372) 625 6342

Kontaktisik: Juku Paulus

E-post: juku.paulus@mkm.ee

Tel. (+372) 639 7689

Kontaktisik: Ursula Sarnet

E-post: Ursula.sarnet@mkm.ee

Tel. (+372) 715 3404

Kontaktisik: Indrek Gailan

E-post: Indrek.gailan@mkm.ee

Tel. (+372) 639 7664

KSH koostajad:

### **Hendrikson & Ko OÜ**

Raekoja plats 8, , 51004 Tartu

E-post: hendrikson@hendrikson.ee

Tel: (+372) 740 9800

Kontaktisik: Jaak Järvekülg

E-post: jaak@hendrikson.ee

Tel: (+372) 55674693

### **Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus (SEI Tallinn)**

Erika 14 (Arsenali Keskus), 10416 Tallinn

E-post: info-Tallinn@sei.org

Tel: (+372) 6276100

Kontaktisik: Madis Org

E-post: madis.org@sei.org

Tel: (+372) 6276103

KSH ekspertrühm koosneb järgmistest liikmetest (sulgudes on välja toodud valdkonnad, mida ekspertrühma liige eelkõige hindab):

Jaak Järvekülg - Juhtekspert, meetodikate valik, projekti sisuline juhtimine ja menetlustoimingute nõustamine, mõjude hindamine

Madis Org – Kliimaekspert (mõju kliimamuutustele, säästev areng)

Kadri Auväärt – Keskkonnaekspert, vastavus strateegilistele eesmärkidele, välismõjude hindamine (mõju veekeskkonnale, mõju pinnasele)

Ann Ideon – Sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ekspert (mõju ruumi kvaliteedile, mõju erinevate sotsiaalsete gruppide lõikes, piirkondade killustumine, mõju kultuuripärandile, visuaalne mõju)

Martin Ruul – Keskkonnaekspert, mõjude hindamine (kliimamõjud, mõju loodusressursside kasutusele, mõju inimese tervisele)

Kaile Eschbaum – Keskkonnaspetsialist (mõju bioloogilisele mitmekesisusele, sh Natura)

Veiko Kärbla – Keskkonnaspetsialist (müra ja vibratsioon, lokaalne õhusaaste)

Merlin Rehema – Keskkonnasäästliku liikuvuse ekspert

Ethel Simmul – Keskkonnaspetsialist, osalemine mõjude hindamises (mõju veekeskkonnale).

Töörühma koosseis täpsustub vajadusel lähtuvalt arengukava sisust ja KSH aruandes enam käsitlemist vajavatest teemadest arengukava ja KSH koostamise protsessi vältel.

Käesoleva KSH programmi dokumendi allkirjastamisega juhtekspert Jaak Järvekülg kinnitab, et vastab KeHJS §34 lg 4 punktides 1–5 esitatud nõuetele, tunneb keskkonnamõju strateegilise hindamise põhimõtteid, protseduuri ja hindamisega seonduvaid õigusakte ning on keskkonnamõju strateegilisel hindamisel erapooletu ja objektiivne.

/ Allkirjastatud digitaalselt /

.....

# LISA 1.1 „TRANSPORDI JA LIIKUVUSE ARENGUKAVA AASTATEKS 2021-2030“ KSH ALGATAMISE KÄSKKIRI



## **LISA 1.2 TRANSPORDI ARENGUKAVA 2014- 2020 TULEMUSTE LÜHIANALÜÜS**





# LISA 1.3 TRANSPORDI JA LIIKUVUSE ARENGUKAVA 2021–2030 KOOSTAMISE ETTEPANEK



## **LISA 2.1 ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHAD KSH PROGRAMMI SISU OSAS**



## **LISA 2.2 ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHTADEGA ARVESTAMINE**



## LISA 3.1 KSH PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL





## **LISA 3.2 KSH PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLLI LISA – PROGRAMMI SISU TUTVUSTAV SLAIDIETTEKANNE**