

Lisa 3. Asjaomaste asutuste seisukohad

	Esitatud seisukoht	Seisukohaga arvestamine
Keskkonnaamet		
1	<p>Eelnõude Infosüsteemist nähtub, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitas 22.09.2020 kirjaga nr 2-5/20-0355/5792 Riigikantseleile ning ministeeriumidele kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks Vabariigi Valitsuse protokollilise otsuse „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ kinnitamine“ eelnõu.</p> <p>Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 43 p 1 järgi tuleb strateegilise planeerimisdokumendi (antud juhul arengukava) koostamisel mh arvesse võtta KSH tulemusi. Arengukava KSH ei ole veel lõppenud – pooleli on asjaomastelt asutustelt KSH aruande kohta seisukoha küsimine ning laekunud ettepanekute alusel KSH aruande täiendamine (KeHJS § 401 koostoimes §-ga 361), pärast seda tuleb korraldada KSH aruande avalik väljapanek ja avalik arutelu ning avalikustamise tulemustega arvestamine (KeHJS § 41 koostoimes §-ga 37). Seejärel KSH aruanne kooskõlastatakse asjaomaste asutustega ja arengukava koostamise korraldaja kontrollib KSH aruande vastavust nõuetele (KeHJS § 42). KeHJS § 42 lg 10 kohaselt, kui KSH aruanne vastab nõuetele, siis arengukava koostamise korraldaja teeb KSH aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuses ettepaneku seiremeetmete kohta. KeHJS § 42 lg 11 järgi seiremeetmed tuleb kehtestada koos arengukava kehtestamisega või esitada arengukava kehtestamisel põhjendus, miks KSH seiremeetmeid ei kehtestata.</p> <p>Lähtudes eelnevast, arengukava KSH protsess on alles pooleli, KSH aruande täiendamise vajadus võib omakorda mõjutada arengukava sisu, ennekõike KSH aruandes esitatavate soovitude ja ettepanekute kaudu. Arengukava koostamisel ja menetlemisel tuleb sellega arvestada. Mõistlik oleks, et arengukava ja KSH aruande kooskõlastamine toimub samaaegselt.</p>	<p>Ettepanek on arengukava koostaja poolt teadmiseks võetud ning võimalusel esitatakse dokumendid kooskõlastamisele üheaegselt.</p>

<p>2</p>	<p>Vabariigi Valitsuse protokollilise otsuse „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ kinnitamine“ eelnõu seletuskirja lk 2 joonealuses viites nr 2 on öeldud, et kooskõlastamisel olevas arengukava eelnõus on juba arvestatud KSH aruande eelnõus toodud soovitustega. Tulenevalt KeHJS § 43 p 1 kohustusest oleks mõistlik arengukava tekstis selgelt välja tuua, missuguste KSH aruandes toodud soovitustega on arvestatud (viidata arengukava osadele) ja missugustega mitte (põhjendustega). Nt KSH aruande ptk-des 6 ja 7 nimetatud soovituste ja seiremeetmetega arvestamine.</p>	<p>Ettepanekuga on arvestatud ja Arengukava teksti on lisatud lühike kokkuvõtte KSH ettepanekutega arvestamise osas.</p>
<p>3</p>	<p>KSH aruande lk 31 kohaselt: „<i>Väga kõrge liiklussagedusega teedel langeb küll loomade hukkumine, kuid tugevneb barjääriefekti mõju. Maanteed liiklussagedusega üle 10 000 sõiduki ööpäevas peetakse enamike liikide jaoks pea täielikuks liikumisbarjääriks.</i>“ Keskkonnaamet palub välja tuua, missugune on praegune situatsioon ja täpsustada, millised on Eestis need maanteelõigud, kus nimetatud liiklussagedus on juba ületatud ning kas võib olla vajadust või põhjendust praeguseks väljaehitatud taristul täiendavate sidusust parendavate meetmete rakendamise kaalumiseks.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud – viidatud teema juurde lisati loetelu olulisematest teelõikudest liiklussagedusega üle 10 000; lisati viide, et sidusust parendavate meetmete rakendamisega tegeleb Maanteeamet jooksvalt ja projektipõhiselt.</p> <p>Lisaks lisati samasse peatükki allapoole ka KSH soovitus lisada Arengukavasse tingimus, et taristuprojektide käigus tuleb arvestada ka transporditaristu kumulatiivse mõjuga.</p>
<p>4</p>	<p>KSH aruande ptk-s 4 on toodud vastavusanalüüsi kokkuvõtte, viitega aruande lisale 2, kus on esitatud detailsem analüüs. KSH aruande lisa 2 oli leitav Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi veebilehelt2. Keskkonnaamet nõustub KSH aruande lisa 2 p-s 9 antud soovitusega, et: „<i>KSH soovitab arengukavas täpsustada transporditaristu arendamisel suurte rohevõrgustikku struktuuride terviklikkuse ja toimivuse tagamise vajaduse ning Natura 2000 võrgustiku aladele ebasoodsa mõju vältimise põhimõtte.</i>“ Keskkonnaamet rõhutab, et arengukavas toodud eesmärgid suurendada nii maanteedel kui raudteedel liikumiskiirust ja samal ajal ka turvalisust (arengukavast kahjuks üheselt ei selgu, kas olemasolevatel raudteedel liikumiskiiruse ja ohutuse suurendamine võib pikemas perspektiivis viia ka vajadusele raudteed tarastada või mitte) suurendavad taristu negatiivset mõju maastike ja erinevate liikide elupaikade sidususele, mistõttu tuleb erinevate transpordiliikide ja nende taristute arendamise mõju elurikkusele arvestada ka kumulatiivselt. Keskkonnaamet palub KSH aruande ptk-s 5.4 kajastada kumulatiivsuse aspekti ja anda vajadusel sellega seoses suunised edaspidiseks.</p>	<p>Märgime, et viidatud soovitus sisaldus (lisaks Lisale 2) ka aruande põhitekstis, ptk 4 Vastavusanalüüsis (Eesmärk 4 juures) ning sisuliselt käsitleti neid teemasid ka ptk 5.4.</p> <p>Tulenevalt esitatud ettepanekust täiendati KSH aruannet. Ptk 5.4 lisati vajadus arvestada transpordi taristu maastikku ja elupaikasad killustava mõjuga. Ühtlasi anti soovitus lisada Aruandesse tingimus taristu projektide puhul arvestada kumulatiivsete mõjudega.</p>

<p>5</p>	<p>Arengukava ptk-s 6.5 on sõnastatud eesmärk võtta kasutusele mehitamata õhusõidukid kui tuleviku transpordiviis. Vabariigi Valitsuse 11.05.2004 määrusega nr 189 „Lennupiirangud ja piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks ülehelikiirusel“ on määratletud teatud alad, kus muuhulgas keskkonnakaitse, sh tundliku fauna tõttu on seatud lennupiirangud. Nimetatud määruse fookus on olnud küll nn tavapärasel lennuliiklusel, kuid seatud piirangud kehtivad ka uutele tehnoloogilistele lahendustele.</p> <p>Keskkonnaamet leiab, et mehitamata lennuliiklus, sh elektrilennukid ja suured droonid võivad põhjustada tundliku faunaga aladel nii elustiku häiringuid kui tekitada muid konflikte (nt kokkupõrked rändlindudega). Seetõttu on Keskkonnaamet seisukohal, et tulenevalt antud valdkonna kiirest arengust on vajalik, et antud probleemistik oleks kajastatud ka KSH aruandes ning oleks antud ka suunis lennupiirangute ajakohastamiseks.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, ptk 5.4. lisati soovitus, et uute mehitamata lennuliikluse lahenduste välja arendamisel tuleb hinnata ka sellega seotud keskkonnamõjusid, sh lisaks ohutusele ja inimese elukeskkonnale tuleb arvestada ka võimalike mõjudega elusloodusele tundliku faunaga aladel.</p>
<p>6</p>	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku täiendada KSH aruande ptk 5.4 järgmise tekstiga: „Aastatel 2017-2019 läbiviidud liikide piirkondliku ohustatuse hindamise (punane nimestik) andmetel kuuluvad ligikaudu pooled liigid kategooriasse „soodsas seisundis“. Ohustatud liikide kategooriatesse kuulub sõltuvalt erinevast arvutusmeetodikast 8-12 % hinnatud liikidest. Suhteliselt kõige enam on ohustatud liike haudelindude, kahepaiksete, roomajate ja torikseente seas ning kõige vähem on neid teada putukate ja imetajate seas. Viimase kümne aasta jooksul on kõige rohkem halvenenud lindude seisund.“</p> <p>Viited (vajadusel): Eesti liikide punane nimestik. Liikide ohustatuse hindamised. Eesti Looduse Infosüsteem (EELIS). Keskkonnaagentuur. Roasto, R., Tampere, U. (toim). 2020. Eesti looduse kaitse aastal 2020. Keskkonnaagentuur, Tallinn: 127-1293.</p> <p>Leivits, A. 2020. Eesti liikide punane nimestik: muutused ja suundumused. Eesti Loodus 71: 20-234</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud vastavalt kommentaarile.</p>
<p>7</p>	<p>KSH aruande ptk-s 5.5 on märgitud, et: „Mõju veekeskkonnale võib potentsiaalselt kaasneda ka tegevustega, mis on vajalikud meresõidu ohutuse tagamiseks, näiteks kaitsemuulide ja lainemurdjate ehitamine, veeteede korrashoid jmt. Siiski on tegemist tegevustega, mille mõjud on valdavalt</p>	<p>KSH nõustub, et nimetatud ehitused võivad mõjutada rannaprotsesse, sh setete kuhjumist ja ärakannet, mistõttu sisaldus KSHs viidatud lõigule järgnevalt ka lause „Tegevuste kavandamisel on vajalik kaaluda keskkonnamõju hindamise</p>

	<p><i>lühiajalised ning saadav sotsiaalmajanduslik väärtus ning ohutus on olulisemad.</i>“ Keskkonnaamet märgib, et täielikult ei saa nõustuda väitega, et kaitsemuulide, lainemurdjate jt rannikule rajatavate ehitistegakaasnevad mõjud on valdavalt lühiajalised. Loomulikult sõltudes asukohast ja ehitise iseloomust, kuid taolised ehitised võivad mõjutada väga oluliselt rannaprotsesse, sh setete kuhjumist ja ärakannet, mida võib võimendada prognoositud kliimamuutustega eeldatavalt kaasnev rannaprotsesside intensiivistumine. Keskkonnaamet leiab, et uute sadamate rajamisel või olemasolevate olulisel laiendamisel tuleb keskkonnamõju hindamise vajaduse kaalumisel arvestada rannaprotsessidega.</p>	<p>läbiviimise vajalikkust, vajadusel kavandada meetmed mõjude minimeerimiseks. “</p> <p>KSH aruannet täiendati veel lausetega rannaprotsesside ja võimalike pikemaajaliste mõjude kohta.</p>
8	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku KSH aruande ptk-s 5.5 välja tuua, et pinna- ja põhjaveele avaldavad ebasoodsat mõju ka teeservade hooldusel kasutatavad umbrohutõrjevahendid.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud ja lisatud vastav viide ptk 5.5 kui ka täiendatud Arengukava versiooni. Lisaks sisaldub soovitus KSH aruandes juba varasemast, vastavusanalüüsis punkt 5.2.</p>
9	<p>KSH aruandes on käsitletud veekogumite seisundeid üldiselt. Keskkonnaamet teeb ettepaneku hinnata ka arengukava vastavust veemajanduskavadele.</p>	<p>Arengukava on täiendatud vajadusega pöörata tähelepanu pinna- ja põhjavett saastavate taristuehituse ja hoolduspraktikatele. Vastavale arengukava täiendusele on viidatud ka täiendatud KSH aruandes. Lisaks pöörab Arengukava tähelepanu kliimamuutustega kohanemisele. Arengukavaga ei kavandata konkreetselt uusi, varem planeerimata infrastruktuuri objekte.</p> <p>Arvestades arengukava üldistusastet ei ole võimalik läbi viia sisulist vastavuse hindamist veemajanduskavadega, mis kavandavad konkreetsemaid meetmed veekogumite jaoks eraldi.</p>
10	<p>Arengukava ja selle KSH aruanne ei käsitle veeliiklust siseveekogudel, ka laevatavatel sisevetel, kaasa arvatud kogu Võrtsjärve-Emajõe-Peipsi-Narva jõe süsteemis. Muuhulgas ei ole käsitletud ka mere ning Peipsi järve ühenduse probleemistikku (ühenduse katkestab Narva juga ja Narva hüdroelektrijaam ning pärsib kohati laevaliikluseks väikese sügavusega Natura 2000 võrgustikku kuuluv Narva jõe ülemjooks). Probleemi lahendamise ideedele, küll kaugema arenguperspektiiviga tegevusena, on viidatud nt Ida-Viru maakonna planeeringus aastani 2030+, kuid</p>	<p>Arengukava detailsus ei võimalda seada täpseid eesmärke laevatavatele sisevetele. Arengukavas käsitletakse siseveeteid koos teiste veeteedega, seda eelkõige ohutuse valdkonnas.</p> <p>Täiendavalt Arengukavas toodule on plaan koostada Arengukava esimesel aastal Merenduspoliitika Valge Raamat, millega seada detailsemad poliitilised ootused. Sh annab valget raamatut muuta arengukava muutmata. Kui valge raamatu sisu läheb</p>

	siinjuures tuleb arvestada ka Natura 2000 võrgustiku alade kaitse vajadustega.	vastuollu arengukavaga, saab algatada arengukava muutmise protsessi. Kuna arengukava siseveekogude veeliiklust eraldi ei käsitle, ei kaasne ka selles vallas mõjusid, mida KSH-s käsitleda.
11	KSH aruande lk 31 ja 37 on märgitud, et Suure väina liiklusühenduse kavandamiseks on käimas teemaplaneeringu koostamine. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et teemaplaneeringu asemel on algatatud riigi eriplaneering ja selle KSH, vt Vabariigi Valitsuse 18.06.2020 korraldust nr 213 „Suure väina püsiühenduse ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“5.	KSH aruannet täpsustati, et algatatud on eriplaneering.
12	KSH aruande joonealuses viites nr 32 oleks asjakohane viidata ka KeHJS §-le 45 (KSH), keskkonnamõju hindamise korral ka KeHJS §-le 29.	KSH aruannet on täiendatud ning viide täpsustatud.
13	Keskkonnaamet palub edaspidistes etappides veenduda, et KSH aruande juures on olemas kõik aruande lisad. KSH aruande koostamiseks esitamisel KSH aruanne saata koos arengukavaga (tulenevalt KeHJS § 40 lg-st 2, kui arengukava on vahepeal muutunud).	Ettepanekuga on Arengukava koostaja poolte arvestatud

Maanteeamet

14	Maanteeamet, tutvunud esitatud dokumendiga, leiab, et eelnõu vajab täiendamist linnades ja suurtes liiklussõlmedes valingvihmade, muutunud perioodiliseks, poolt põhjustatud üleujutuste mõjude ja nende leevendusmeetmete käsitlusega. Soovitame tutvuda nii Tea Tõnts'ü magistritööga «Sademevee vooluhulkade dimensioneerimise ning teedelt ärajuhtimise probleemid» (TTÜ, 2017) kui ka Maanteeameti tellitud uuringuga „Maanteeameti tegevuskava üleujutusosalade ja võimalike kliimamuutuste tuvastamiseks“ I ja II https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/i_osa_manteeameti_tegevuskava_uleujutusosalade_ja_voimalike_kliimamuutuste_tuvastamiseks.pdf .	KSH aruande ptk 5.6 lisati informatsioon arengukavas toodud teema käsitluse kohta ning esitati soovitus pöörata Arengukavas eraldi tähelepanu ka linnades ja suurtes liiklussõlmedes perioodiliselt toimivate üleujutuste lahendamise vajalikkusele ning dokumentide ajakohasena hoidmise vajalikkusele, mis annavad täpsemad suunised perioodiliselt toimivate üleujutustega toime tulemiseks ning võimalike kliimamuutuste mõjude tuvastamiseks ja ennetamiseks.
----	--	--

Maaeluministerium

15	Maaeluministerium toetab eelhindaja poolt välja pakutud täiendava indikaatori „leibkondade kulutused transpordile linnalistes ja	Arengukava koostaja kaalub vastava indikaatori lisamist arengukava programmiga – Transpordi
----	--	---

<p>maapiirkondades“ lisamist arengukavasse. Kuna aruande peatükis 5.6. on välja toodud, et maapiirkonna elanike jaoks võib esineda ebasoodsaid mõjusid sotsiaalsetele vajadustele ja heaolule, siis antud indikaator võimaldaks hinnata nii linna- kui ka maapiirkonna elanike majanduslikku koormatust transpordile.</p>	<p>konkurentsivõime ja liikuvus. Alternatiivina kaalutakse vastava indikaatori kasutuselevõtmist programmi all olevas Maanteeameti (Transpordiameti) koordineeritavas Ühistranspordi tegevuskavas.</p>
---	--

Sotsiaalministeerium

<p>16</p>	<p>Täname ettepanekute esitamiseks saadetud Transpordi ja liikuvuse arengukava (2021-2035) keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu eest. Edastan Sotsiaalministeeriumi poolt ühe üldisema kommentaari, mida ei pidanud vajalikuks ametlikul teel saata. Nimelt, Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021-2035 (TLAK) KSH aruandes on inimese tervis käsitletud ja selle kohaselt on arengukavas toodud põhimõtete/tegevuste mõju inimese tervisele eeldatavasti soodne – väheneb õhusaaste, alaneb müratase ja seda ennekõike linnalistes asulates. Arengukava põhieesmärgiks on tagada Eesti elanikele ja ettevõtetele mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused. Lisaks keskendutakse selles transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamisele. Need on eesmärgid, mida me tugevalt toetame. TLAK jääb aga ise suhteliselt üldiseks - täpsemad tegevused tuuakse välja programmides, tegevuskavades ja KOV-de transpordi strateegiates, mis koostatakse arengukavast eraldi. Oleme KSH koostajatega nõus, et prioriteedid edasiste (reaalset arengut suunavate) valikute tegemiseks ei tule arengukava tekstist praegu üheselt välja. Seetõttu nagu ka KSH koostaja, teeme ettepaneku võtta KSH koostaja tehtud ettepanekuid (KSH aruande peatükis 6) arengukava koostamisel/täiendamisel arvesse.</p>	<p>Arengukavas arvestatakse võimalusel KSH ettepanekuid ja arengukava teksti on lisatud lühike kokkuvõte kuidas on KSH ettepanekutega arvestatud või mitte.</p>
-----------	--	---

Siseministeerium

<p>17</p>	<p>Siseministeeriumile tuli ettepanekute küsimiseks „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021-2035“ KSH. Meie vaates on KSH olnud väga põhjalik ja arengukava probleemkohad ilusasti välja toodud. Täiendavaid märkuseid meie vaates ei ole.</p>	<p>Teadmiseks võetud</p>
-----------	---	--------------------------

Keskkonnaministeerium

<p>18</p>	<p>Kuigi lk-l 19 viidatud, et „<i>Proportsionaalselt oluliselt vähem on pööratud tähelepanu meretranspordi ja õhustranspordi keskkonnamõtjudele, mis on ka mõneti mõistetav, arvestades et enam kui 98% transpordisektori CO2 heitest, aga suur osa õhusaasteainetest pärineb just maanteetranspordist (sh linnaline liikumine).</i>“, siis leiame, et laevanduse mõju merekeskkonnale on käsitletud ebapiisavas ulatuses. Ptk 5.5 Mõju veekeskkonnale ja pinnasele lk-l 36 on välja toodud meretranspordist avalduvad mõjud. Leiame, et nimetatud mõjud ei ole ammendavad ning lisaks tuleks käsitleda laevandusega kaasnevat müra ja heiteid merekeskkonda (sh heitvesi, reovesi, toidujätmed, laevade heitgaasipuhastusseadmete pesuvesi).</p>	<p>KSH aruande ptk 5.5 täpsustati merenduse mõjude osas veekeskkonnale Arengukavale vastavas täpsusastmes ja asjakohases mahus, sh lisati soovitus koostöös Keskkonnaministeeriumiga täpsustada olulisemad tegevused, mis aitavad kaasa Arengukavas nimetatud oluliste väljakutsete lahendamisele.</p>
<p>19</p>	<p>Arengukavas on esitatud selged suundumused ja eesmärgid kasvuhoonegaaside (edaspidi KHG) heite vähendamiseks, sh ülevaade alternatiivsetest kütustest (biometaan, LNG jne). Teisalt on arengukavas sellega vastuolulisi eesmäärke, mis hoopis suurendavad KHG heidet (nt meretranspordi korral Eesti lipu all sõitvate laevade arvu ja kaubaveo suurendamine). Sellest lähtuvalt tuleks täiendada KSH aruande ptk-i 5.2. <i>Mõju kliimamuutustele</i>, sh hinnates kõikide transpordiliikide (nii maantee-, raudtee-, lennu- kui ka meretranspordi) korral ka selliste põhimõtete/tegevuste mõju, mis võimendavad kliimamuutusi. Eelkõige vajavad KeM hinnangul täiendamist ptk-s 5.2 lennu- ja meretranspordiga kaasnev mõju kliimamuutustele.</p>	<p>Juhime tähelepanu, et täiendatud arengukavas ei sisaldu otseselt mereveo kaubaveo suurendamise eesmärki. Laevade toomine Eesti lipu alla ei tekita iseenesest täiendavat kasvuhoonegaaside (KHG) heidet. Küll sisaldub Arengukava uuendatud versioonis eesmärk meretranspordi rohelisemaks muutmiseks, sealhulgas laevade alternatiivkütuste kasutuselevõtu eelistamine.</p> <p>KSH hinnangul jääb Arengukava lennu- ja meretranspordi valdkondade KHG heite suunamisel üsna üldsõnaliseks ning KSH ei saa esitatud hinnangutes minna täpsemaks, kui seda on Arengukava ise.</p> <p>Samas on KSH koostajad nõus, et arengukava sisaldab ka mitmeid vastandlikke eesmäärke, mis võivad KHG heidet suurendada. Sellele teemale on komplekselt tähelepanu juhitud KSH aruande ptk 6.</p>
<p>20</p>	<p>KSH aruandes nenditakse, et arengukavaga planeeritakse kaubaveo ja konteinervedude mahu suurenemist laevandussektoris. Lk-l 36 on esitatud lõik „<i>Arengukava kavandab tegevusi merendussektori konkurentsivõime suurendamiseks ning sellega seoses intensiivistuvat veeliiklust. Samas rõhutatakse, et merendussektori areng ja konkurentsivõime on tihedalt seotud sektori ohutuse ja keskkonnasäästlikkuse ning kliimaneutraalsusega, mistõttu kavandatakse tegevused sektori keskkonnamõtjude</i></p>	<p>KSH aruannet on täiendatud.</p> <p>Viidatud lause sektori keskkonnamõtjude vähendamise kohta sisaldus Arengukava eelnõu eelmises versioonis. Täpsustatud arengukavas enam sellisel kujul väidet ei sisaldu ning merendussektori tegevusi on Arengukavas täpsustatud.</p> <p>Samas mõnab KSH, et endiselt ei leia Arengukava olemasoleva olukorra analüüsis (ptk 3.1) nimetatud</p>

	<p>vähendamiseks.“. Palume siinkohal välja tuua, millised on arengukavas kavandatud tegevused merendussektori keskkonnamõjude vähendamiseks.</p>	<p>merendusvaldkonna väljakutsed Arengukava eesmärkide ja tegevuste raames tähelepanu ning KSH aruandesse on lisatud ettepanek näha koostöös KEM-iga ette tegevused, mis aitaks kaasa nimetatud väljakutsete lahendamisele. Siiski märgime, et tegemist on Transpordi valdkonna arengukavaga mitte keskkonnavaldkonda suunava arengukavaga.</p>
21	<p>Lk-I 36 on esitatud teave Läänemeres aset leidnud õnnetusjuhtumitest, millega nenditakse, et valmisolek õnnetusjuhtumitele reageerimiseks on heal tasemel. Juhime tähelepanu, et nimetatud väide on esitatud 2016. aastast pärit allikale tuginedes ning selles käsitletakse ainult Soome lahte. Eesti valmisolekut õnnetusjuhtumitele reageerimiseks tuleb samuti hinnata vastavalt Läänemere merekeskkonnakaitse konventsiooni artiklis 14 ja VII lisa 2. reeglis sätestatud nõuetele riikliku reostustõrjeplaani koostamiseks merereostuse vastu võitlemisel. Palume viidata nimetatud plaanile.</p> <p>Samuti palume hinnata riigi võimekust kiireks tegutsemiseks reostuse tõrjel konventsiooni artikli 14 ja soovitusel 11/13 kohaselt.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud ning viidatud kohas parandatud, et see info käsitleb Soome lahte.</p> <p>Märgime, et KSH käsitleb TLAK mõjusid Arengukavaga samas täpsusastmes. Merereostuse tõrje olulisus on arengukavas küll markeeritud, aga sellega seoses ei nähta ette konkreetsemaid tegevusi.</p> <p>KSH aruandesse on lisatud mõtte, millega juhitakse tähelepanu riikliku merereostustõrjeplaani koostamise vajaduse järgi tulenevalt Läänemere merekeskkonnakaitse konventsiooni artiklist 14 ja lisa VII reeglist 2. Käesoleval ajal sisaldub vajadus reostustõrjeplaani koostamiseks strateegilises dokumendis „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“. TLAK asendab osaliselt Merenduspoliitikat, kuid ei käsitle riikliku reostusplaani koostamist. Viimast on kavandatud käsitleda Siseturvalisuse arengukavas.</p>
22	<p>Ptk-is 3.1 Valdkonna olemasoleva olukorra ja probleemide lühikirjeldus lk-I 8 on tõdetud, et veekogusid võivad ohustada umbrohu tõrjeks kasutatavad kemikaalid, samas ptk-is 5.5 Mõju veekeskonnale ja pinnasele ei ole seda täpsemalt käsitletud. Palume ptk-i 5.5 täiendada maantee- ja raudteetaristu hoolduses umbrohu tõrjeks kasutatavate kemikaalide kasutamise mõjude hinnanguga veekeskonnale ja pinnasele.</p>	<p>Nii arengukava kui KSH aruannet on täiendatud. Arengukava teksti on täiendatud vajadusega pöörata tähelepanu pinna- ja põhjavett saastavate taristuehituse ja hoolduspraktikatele. Arengukavas tehtud täiendusele on omakorda viidatud ka täiendatud KSH aruande ptk 5.5.</p>
23	<p>Lk-I 16 on esitatud Tabel 1 Arengukavaga kavandatu vastavus keskkonnanäesmärkidele. Palume lisada tabelis esitatud 6.1 teema alla ka raudteest ja lennuliiklusest ning sadamatest tekkiv müra. Samas tabelis palume eraldi välja tuua õhusaaste kui olulise</p>	<p>Arengukava teksti on täiendatud eesmärgiga vähendada müra negatiivset mõju eri transpordiliikudel. Selle põhjal on täiendatud ka KSH aruannet. Märgime, et sõna transport on KSH aruandes</p>

	<p>tervisemõju vähendamine punktis 6.2 ning mitte käsitleda seda ainult kliimamuutuste ja CO₂-ga seonduvalt.</p>	<p>kasutatud üldnimetajana erinevate transpordiviiside, sealhulgas ka raudtee, lennu- ja laevaliiklus, kohta.</p> <p>Transpordisektorist, sh raudteest ja lennuliiklusest ning sadamatest tekkiva müra mõjusid inimesele on KSH aruandes käsitletud välismõjude hindamise osas ptk-s 5.6.</p> <p>KSH aruandes sisaldus ka varasemalt juba viide õhusaaste kui olulise tervise mõju vähendamise eesmärk, korduste vältimiseks oli kasutatud Tabel 1-s ristviitamist. Selguse huvides lisasime täiendava võrdluse ka punkti 6.2 alla. Välisõhu kvaliteedi mõju inimesele on käsitletud KSH aruande välismõjude hindamise osas ptk-s 5.6.</p>
<p>24</p>	<p>Tabelis lk 18 punktides 4 ja 5 ei ole mainitud meretranspordist avalduvaid mõjusid, kuid on jõutud järeldusele, et arengukavas planeeritud tegevused toetavad eesmärgi täitmist. Samas nenditakse lk-l 28, et meretranspordi sektoris lähemal ajal ei ole ette näha olulist merendussektorist pärineva KHG heite vähenemist. Seega on KeM-i hinnangul tegemist vastuoluga teksti ja tabeli vahel.</p>	<p>Märgime, et KSH aruande tabel 1 on koondülevaade vastavusanalüüsist ning käsitleb Arengukavas seatud eesmärkide erinevate rahvusvaheliste, Euroopa Liidu ja Eesti siseriiklike keskkonnanäesmärkide saavutamisse.</p> <p>Viidatud lause ptk-s 5.2 aga käsitleb meretranspordi valdkonnas seatud eesmärkide välismõjusid. Merendussektoril puuduvad otsesed eesmärgid seoses mõjudega merekeskkonna bioloogilisele mitmekesisusele ning mõjusid veekeskonnale on käsitletud läbi keskkonnaohutuse.</p> <p>Merendussektori KHG heite potentsiaalne mittevähene mine sisaldub Arengukava välismõjude hindamise osas ning on pigem seotud strateegilise eesmärgiga Vähendada transpordisektori mõju kliimamuutustele. Seega puudub nende kahe teema vahel vastuolu.</p> <p>KSH käsitleb TLAK mõjusid Arengukavaga samas täpsusastmes ning kavandatud tegevuste põhjal ei ole alust eeldada, et Arengukava ellu viimine ei toetaks punktides 4 ja 5 toodud strateegilisi eesmäärke. Arengukava täiendatud versioonis on merendussektori tegevusi täpsustatud ja on viidatud plaanile</p>

		koostada Arengukava esimesel aastal Merenduspoliitika Valge Raamat, millega seada detailsemad poliitilised ootused. Arengukava täienduste põhjal on täiendatud ka KSH aruannet nii vastavusanalüüsi kui välismõjude analüüsi osas.
25	Lk-I 22 on esitatud lause „Lisaks on taaskasutusse suunatud imporditud koguseid (40 000 t Hollandist sisse toodud asfaldijäätmeid)“. Tuginedes Keskkonnaagentuuri koostatud ülevaatele „Jäätmekäitluse trendid 2014-2018“ on vahemikus 2014-2018 imporditud Hollandist peamiselt ühe ettevõtte poolt keskmiselt 49 000 t asfaldijäätmeid. Palume teha vastav parandus.	KSH aruannet täpsustatud ja kogus korrigeeritud.
26	Lk-I 22 on esitatud lause „Võrreldes 2008. a on vähenenud ka kaevandatud paekivist tekkivate paekivikillustiku tootmisjääkide teke, mis oli 2008. a 30% ja jäi 2017. a alla 10%.“. Leiame, et selline sõnastus on ebamäärane ning ei anna selgust protsentide pärinevusest. Soovitame selle asemel esitada info, kui palju tekib iga-aastaselt paesõelmeid (paekivikillustiku tootmisjääke) ning viidata Eesti Geoloogiateenistuse analüüsile (saadaval: https://www.egt.ee/sites/default/files/content-editors/maavarad/harju/harjumaa_varustuskindluse_aruanne_egt_032019.pdf). Analüüsi kohaselt on paesõelmeid tekkinud viimastel aastatel 66-150 tuhat tonni.	KSH aruandesse on lisatud täpsustav viide andmete päritolu kohta ning täpsustatud viimast teadaolevat aastaarvu (Ehitusmaavarade kasutamise riikliku arengukava 2011-2020 täitmise lõpparuanne). Ülevaatlikuse huvides on lisatud ka info iga-aastaselt tekkivate paesõelmete (paekivikillustiku tootmisjäägid) kohta.
27	Palume lk 23 ptk 5.2. Mõju kliimamuutustele esimese lõigu lõppu lisada viide allikale, milleks on Keskkonnaagentuuri poolt koostatud „ Eesti tuleviku kliimastenaariumid aastani 2100 “ (saadaval: https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimastenaariumid_kaur_aruanne_ver190815.pdf). Lisaks leiame, et kliimamuutuse ühe tagajärjena on oluline esitada ka jäitepäevade arvu kasv, kuna see mõjutab otseselt nii maanteetransporti, kergliiklust kui ka raudtee- ja lennuliiklust.	KSH aruannet on täiendatud, viide ja jäitepäevade arv lisatud.
28	Lk-I 26 on esitatud info uute autode keskmise CO ₂ heitkoguse kohta Eestis, milleks on 170 g/km (sh viiteta allikale). Juhime tähelepanu, et 2019. aasta esialgsete andmete kohaselt oli Eestis registreeritud uute sõiduautode keskmine CO ₂ heide 130,1 g CO ₂ /km. Andmed on kättesaadavad EEA veebilehel (https://www.eea.europa.eu/data-and-	KSH aruannet on täiendatud, täpsustus 2019.a kohta lisatud.

	<p>maps/data/co2-cars- emission-18, <i>Monitoring of CO2 emissions from passenger cars - Data 2019 - Provisional data</i>). 2018. aastal oli näitaja 132,4 g CO2/km (allikas: https://www.eea.europa.eu/publications/co2-emissions-from-cars-and-vans-2018).</p>	
29	<p>Lk-l 28 lennutranspordi käsitlevas peatükis on kirjas „Teadaolevalt puudub käesoleval ajal tehnoloogiline võimekus alternatiivkütuste kasutuselevõtuks lennunduses. Seda arvestades kasvuhooonegaaside heide kitsalt lennundussektoris kavandatu elluviimisel eeldatavasti pigem suureneb.“ KeM ei saa sellega täiesti nõustuda. Juhime tähelepanu biolisannditele, mida saab kasutada lennukikütuses ning mis vähendavad kütuse põletamisel tekkivat keskkonnajalajälge. Arendamisel on ka sünteetilised lennukikütused, mis pärinevad taastuvatest allikatest. Samuti peetakse uusi lennukeid säästvamaks. Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku muuta sõnastust järgnevalt: „Hetkel käib tugev arendustöö sünteetiliste kütuste kasutuselevõtuks lennunduses. Kuid arvestades selliste kütuste kõrgemat hinda, jääb lähiaastatel nende kasutuselevõtt siiski marginaalseks ning seetõttu kasvuhooonegaaside heide kitsalt lennundussektoris tõenäoliselt ei kahane.“</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, parandus soovitatud viisil sisse viidud.</p>
30	<p>Palume lk-l 28 esitatud lauseosa „Peamiste õhusaasteainete heited on alates 1990.a vähenenud u. 99,6%“ asendada lauseosaga „Peamiste saasteainete heitkogused on alates 1990. aastast vähenenud oluliselt, vahemikus 71,3-99,7% (s.o NOx 71,3%, LOÜ 92,1%, SO₂ 99,7%)“.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, parandus soovitatud viisil sisse viidud.</p>
31	<p>Palume lk 29 lausesse lisada sõna „transpordisektori“ järgmiselt: „2018. aasta oli raudteesektorist pärineva heite osakaal transpordisektori koguheitesse NOx – 3,3%, LOÜ 1,5% ja CO 0,6%.“.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, parandus soovitatud viisil sisse viidud.</p>
32	<p>Palume lk 29 lauses „Meretransport: Sektori kütuse kogutarbimine ja emissioonid on kasvutrendis. Võrreldes 1990. a suurenes sektori kütusetarbimine 67,6%, samas suurenes heide vastavalt : NOx – 55,8%, CO – 72,9%, LOÜ – 66,69%, SO₂ heide vähenes 46,4%.“ parandada protsendid järgmiselt: LOÜ 72,9%, CO 66,9%.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, parandus soovitatud viisil sisse viidud.</p>
33	<p>Lk 29 merendussektori heitkogust puudutava kirjeldusega seoses juhime teie tähelepanu</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, täpsustus aruandesse lisatud. (Siseveetranspordi</p>

	<p>asjaolule, et välisõhu valdkonnas ei arvestata rahvusvahelisest meretranspordist tulenevat saasteainete heitkogust riikliku koguheite osana, vaid esitatakse aruandes lisainformatsioonina. Riigi heitkogustesse arvestatakse aga siseveetransport, mille osakaal kogu transpordist tekkivatesse heitkogustesse on NO_x 3,1%, LOÜ 0,6% ja CO 0,2%.</p>	<p>heite osakaal sisaldub aruandes pisut allpool.)</p>
34	<p>Lk-l 29 ja 30 on nimetatud „Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030“ stsenaariumit ÖVK. Programmis on kaks stsenaariumit: BAU ja ÖVP, seega palume viidata stsenaariumitele õige nimega.</p>	<p>KSH aruannet on täiendatud, lühend parandatud.</p>
35	<p>Lk-l 29 on kasutatud väljendit „sisemaa transport“. Palume täpsustada, kas siinkohal on mõeldud „siseveetransporti“.</p>	<p>Jah, mõeldud on siseveetransporti. KSH aruannet parandatud.</p>
36	<p>Lk 44-45 transpordisektori KHG summaarse heitkoguse tabelis palume viia KHG heite arvilised väärtused kooskõlla tabeli päises oleva ühikuga (kt CO₂-ekvivalenti). Lisaks märgime, et arengukava koostamise ajal on transpordisektori KHG heite numbrid üle vaadatud ning 2018. aasta tegelik heitkogus on 2427,67 kt CO₂-ekvivalenti, mis sisaldab ka siseriikliku lennunduse heidet (uuendatud number kajastub ka arengukavas).</p>	<p>KSH aruannet parandatud vastavalt ettepanekule ning Arengukava täiendatud versioonile.</p>
37	<p>Lk-l 45 on esitatud lause „Lineaarsel KHG vähendamisel, kui võtta eesmärgiks EL roheleppe trajektor -90% KHG transpordis aastaks 2050, oleks transpordisektori 2035. a sihttase 1350 kt CO₂e ehk 38% võrra vähenemine võrreldes 2018. aasta tasemega.“. Märgime, et 2018. aasta tasemega (2427,67 kt CO₂-ekvivalenti) võrreldes tähendaks -38% vähenemine aga sihttaset 1505,16 kt CO₂-ekvivalenti. Palume seda arvesse võttes antud numbrit korrigeerida.</p>	<p>KSH aruannet täiendatud ning number korrigeeritud.</p>
38	<p>Lk-l 45 on esitatud lause: „Transpordi CO₂ vähendamise eesmärk täpsustub septembris 2020. aastal kui Euroopa Komisjon tuleb välja uue ESR kohustuse ettepanekuga kliimaseaduse ja Euroopa roheline kokkuleppe valguses.“ Märgime, et seoses Euroopa Komisjoni ettepanekuga tõsta ELi üldist KHG heite vähendamise eesmärki 40% pealt vähemalt 55%-ni (võrreldes 1990. aastaga), vaatab Euroopa Komisjon üle ja teeb ettepanekud õigusaktide muutmiseks – sh kaalutakse</p>	<p>KSH aruannet täiendatud ning lause sõnastust muudetud vastavalt ettepanekule.</p>

	<p>maanteetranspordi lisamist ELi heitkogustega kauplemissüsteemi või eraldiseisva kauplemissüsteemi loomist maanteetranspordile. Kui Euroopa Komisjoni ettepanek ESR-i ehk jagatud kohustuse määruks muutmiseks esitatakse 2021. aasta juuniks, siis algavad liikmesriikide vahel läbirääkimised ning lõpliku otsuseni jõudmine võtab aega. Sellest tulenevalt soovitame eelpool toodud lause asendada: „Seoses Euroopa Komisjoni 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamise ettepanekuga vaadatakse üle ka transpordisektori heidet reguleerivad EL õigusaktid“.</p>	
39	<p>Arengukavas on kasutusel termin „jagatud kohustuse määrus“, seega ka siin soovitame kasutada eestikeelset terminit (või lisada lühendi ESR selgitus).</p>	<p>KSH aruannet täiendatud ning lühendile ESR lisatud selgitus</p>
40	<p>Lk 46 allmärkuses nr 47 on lause „<i>Transpordi ESR kohustus, n.ö. solidaarne teiste ESR sektoritega oleks 2030. aastaks 1832 kt CO2e.</i>“ Juhime tähelepanu, et jagatud kohustuse määruks sektorites on erinev potentsiaal heitkoguste vähendamiseks ning uuringud on näidanud, et Eestis oleks võimalik saavutada suurim heitkoguste vähendamine transpordis. Kuna Eestis ei ole jagatud kohustuse määruks eesmärki sektorite vahel ära jaotatud, siis segaduse tekkimise vältimiseks palume antud lause kustutada.</p>	<p>KSH aruannet täiendatud ning viidatud lause kustutatud.</p>
41	<p>Teeme ettepaneku lk 38 lõik „<i>Kaudselt mõjutab transpordisektor inimest ka läbi kliima muutumise. Kliima muutumine mõjutab transpordisektorit ennekõike läbi üleujutuste tekkimise linnalises keskkonnas. Muude kliimamuutustest tingitud äärmuslike ilmastikunähtuste, sh tormid ja põuad, sagenemise mõju on Eesti tingimustes pigem vähene.</i>“ sõnastada järgmiselt: „<i>Kliimamuutus mõjutab transpordisektorit ja seeläbi ka inimesi. Kliima muutumine mõjutab transpordisektorit ennekõike läbi üleujutuste tekkimise linnalises keskkonnas ja äärmuslike ilmastikunähtuste nt tormide, hoogsadude sagenemise kaudu, mis avaldavad mõju transpordi taristu vastupidavusele ja tormi tagajärgede likvideerimise võimele. Samuti on oluline kliimamuutuse mõju jäitepäevade arvu kasv, mis mõjutab otseselt liikuvust ja suurendab transpordi taristu hooldus- ja remondikuluid ja mõjutab liiklusohutust. Teiste kliimamuutustest tingitud äärmuslike ilmastikunähtuste, nt põudade, sagenemise mõju on Eesti tingimustes pigem</i>“</p>	<p>KSH aruannet täiendatud, lõigu sõnastust muudetud vastavalt ettepanekule.</p>

	<i>vähene.</i> “ Ettepaneku tegemise aluseks on „Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030“.	
42	Teeme ettepaneku kasutada termini „kliimamuutuste aeglustamine“ asemel „kliimamuutuste leevendamine“. Globaalsete kliimamuutuste mõju on juba kohal ja ilmne, kuid seda saab leevendada (vähendades KHG heidet) ning samuti tuleb ette näha meetmeid/tegevusi mõjuga kohanemiseks, eesmärgiga vähendada ühiskondade ja looduskeskkonna haavatavust kliimamuutuste mõju osas.	KSH aruannet täiendatud, termin muudetud.
43	Ptk-s 2. KSH metoodika kirjelduses on viide KeHJS § 40 lõikele 5, mille sisukirjeldus vastab KeHJS § 40 lõikele 4. Palume viidet parandada	KSH aruannet on täpsustatud, aruandes viide parandatud.
44	Palume KSH aruande sissejuhatuses viidata Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivile 2001/42/EÜ korrektse sõnastusega, milleks on <i>Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2001/42/EÜ teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta.</i>	KSH aruannet on täpsustatud, aruandes sõnastus korrigeeritud.
45	Palume võimalusel KSH aruandes esitada info KSH juhteksperdi ja ekspertrühma kohta. Ehkki KSH programmis on nimetatud info olemas, siis hea ülevaate saamiseks oleks asjakohane see ka KSH aruandes esitada. Eriti juhul, kui KSH aruande koostamisse on vajadusel kaasatud eksperte, keda KSH programmis loetletud pole.	KSH aruannet on täiendatud, ptk 8 lisatud info KSH juhteksperdi ja ekspertrühma kohta.