



HENDRIKSON & KO

Transpordi ja liikuvuse arengukava
aastateks 2021-2035

KSH aruanne

(Hendrikson & Ko, SEI Tallinn)

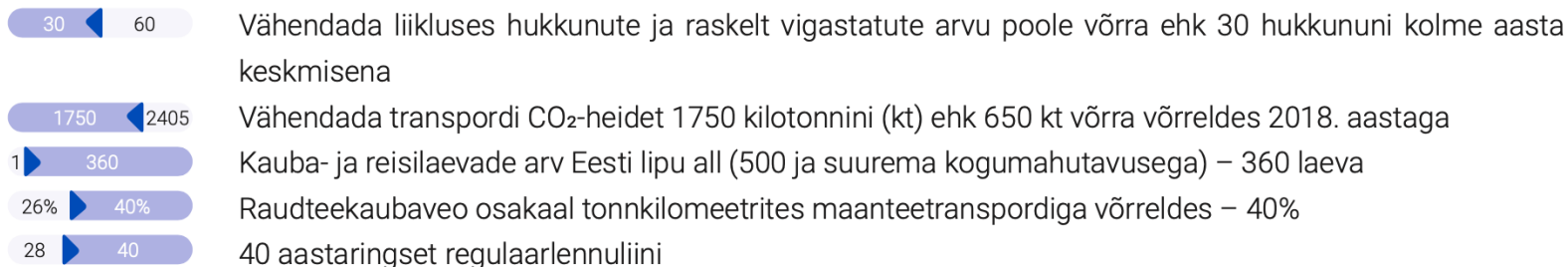
Jaak Järvekülg (Hendrikson & Ko)



Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035

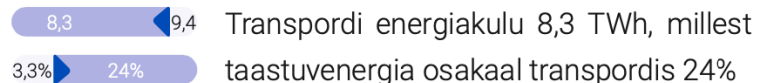
Eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ning kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.

Mõõdikud (2035. a sihttase):

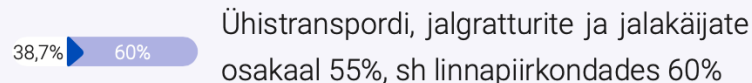


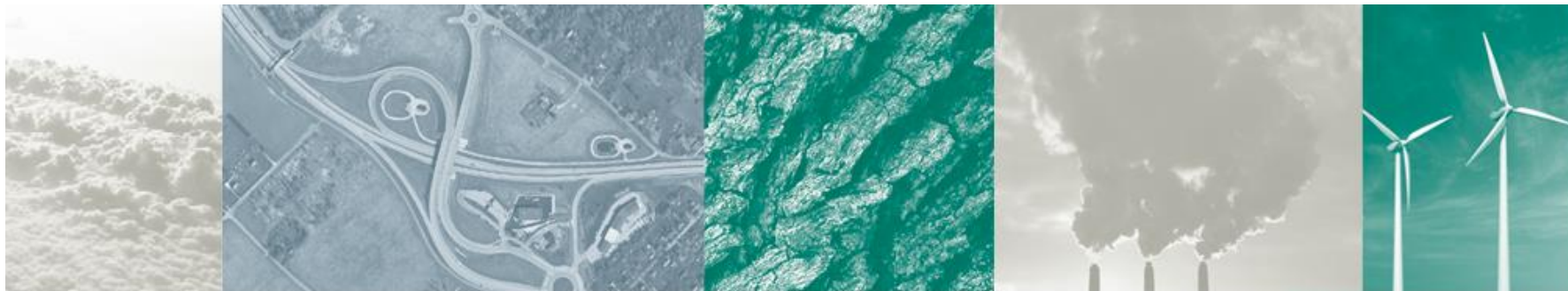
Arengukava põhifookus on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk **säästva transpordi arendamise poliitika**¹, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050. aastaks.

Mõõdikud (2035. a sihttase):



Mõõdikud (2035. a sihttase):

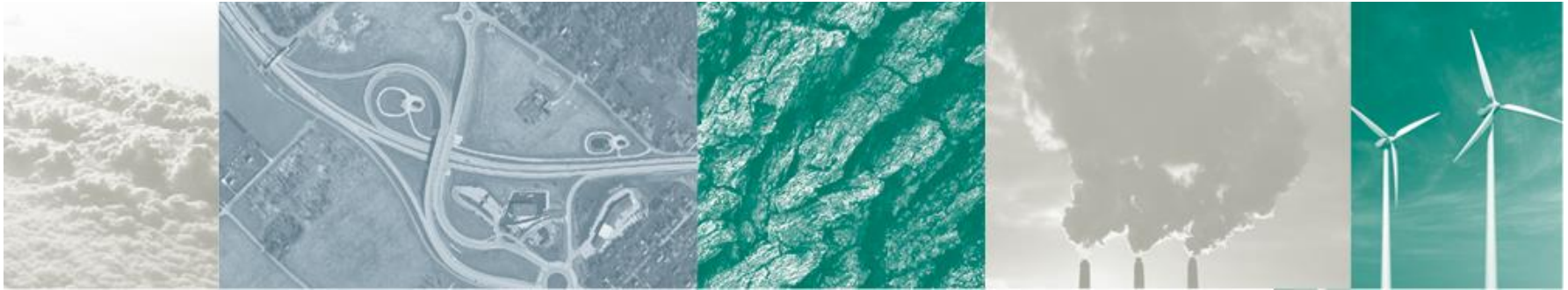




Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) protsessist:

- KSH algatamine – 14.11.2019
- KSH programmi koostamine, seisukohtade küsimine, avalikustamine
KSH programm tunnistati nõuetele vastavaks 20.05.2020
- **KSH aruande esmase eelnõu** koostamine - TLAK eelnõu **22.06.2020** tööversiooni alusel
- Asjaomastelt asutustelt seisukohtade küsimine (**Lisa 3**); muudatused TLAK dokumendis.
- **Täiendatud KSH aruande eelnõu** koostamine – seisuga **17.11.2020** täiendatud TLAK alusel
- **KSH aruande avalik väljapanek 15.12.2020 – 11.01.2021, avalik arutelu 12.01.2021**
- Vajadusel täiendused KSH aruandes (sh info avalikustamise kohta)
- MKM saadab KSH aruande asjaomastele asutustele **kooskõlastamiseks**
- MKM teeb KSH aruande **nõuetele vastavaks tunnistamise** otsuse.
- TLAK VV-sse esitamine ja Riigikogusse arutamiseks edastamine





KSH-s kasutatud hindamismetoodika:

- **Vastavusanalüüs**

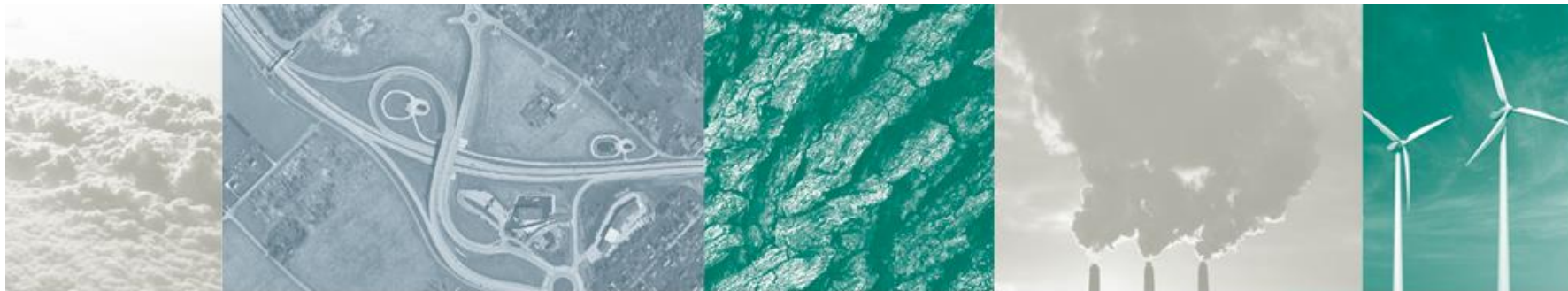
kas Arengukava on kooskõlas rahvusvaheliste ja riiklike strateegiliste keskkonnaeesmärkidega?

(KSH aruande Lisa 2 – ülevaade läbi töötatud strateegilistest dokumentidest)

- **Välismõjude analüüs**

Millised mõjud eeldatavalt/potentsiaalselt kaasnevad?

(Kõige mahukam peatükk, ptk 4 KSH aruandes)



STRAT. KESKKONNAEESMÄRGID **VASTAVUSANALÜÜSIS:**

1. Vähendada transpordisektori mõju **kliimamuutusele**

1.1 Transpordisektori kasvuhoonegaaside heite konkurentsivõimeline vähendamine

1.2 Vähendada sundliikumiste vajadust

1.3 Saavutada tasakaalustatud nihe keskkonnahoidlike transpordiliikide suunas

1.4 Vähendada transpordisektori energiatarvet

1.5 Tõsta taastuenergia osakaalu transpordisektori energia lõpptarbimises

2. Vähendada transpordiga seotud **õhusaastet**, eriti linnades

3. Kasutada transporditaristu uuendamisel **loodusressursse** säästlikult

4. Vähendada transpordisektori mõju **bioloogilisele mitmekesisusele**

5. Vähendada transpordisektori, sh taristu mõju **veekeskkonnale**

5.1 Vähendada koormust pinna- ja põhjaveele

5.2 Tagada keskkonnaohutu mereliiklus

6. Leevendada transpordisektori mõju **inimese tervisele**

6.1 Leevendada transpordiga seotud müra mõju

6.2 Vähendada õhusaaste kahjulikku mõju

6.3 Vähendada liikluses (kõikide transpordiliikide lõikes) hukkunute ja raskelt vigastatute arvu

PEATÜKID **VÄLISMÕJUDE ANALÜÜSIS:**

Mõju ressursikasutusele ja jäätmetekkele

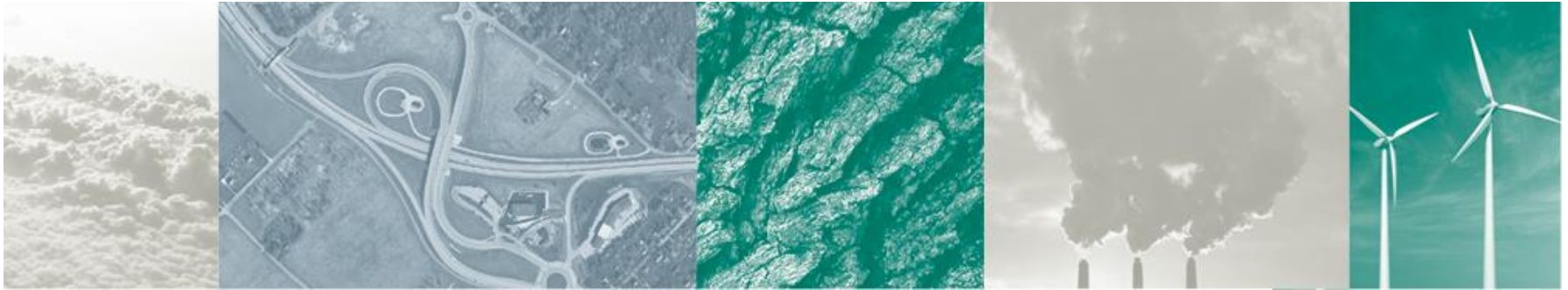
Mõju kliimamuutustele

Mõju õhukvaliteedile

Mõju bioloogilisele mitmekesisusele (sh Natura 2000 võrgustikule)

Mõju veekeskkonnale ja pinnasele

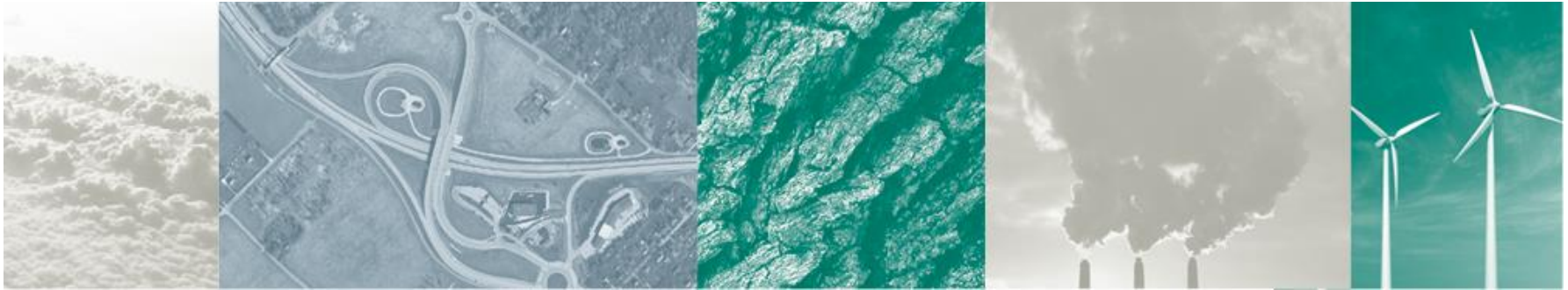
Mõju kultuuripärandile ja maastikele



KSH tulemused:

Kokkuvõttes võib öelda, et Arengukava rakendamisega kaasnevad mõjud keskkonnale on tervikuna eeldatavalt pigem soodsad.

Arengukava sisaldab palju häid põhimõtteid, mille järgimisel on võimalik liikuda keskkonnatingimuste parandamise ning ebasoodsate keskkonnamõjude vältimise ja vähendamise suunas.



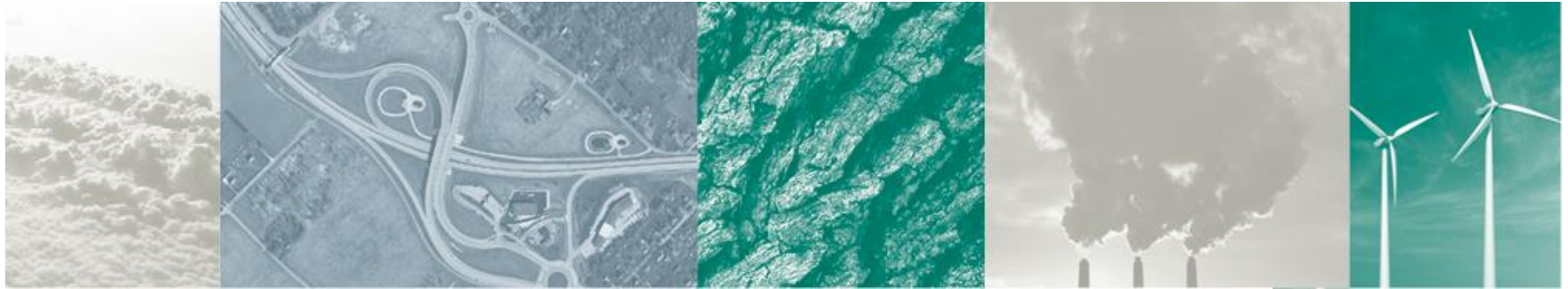
KSH tõi välja ohu, et...

Tulenevalt strateegilisest tasandist tegemist üldise dokumendiga Kirjeldatud põhimõtete detailsemat kavandamist nähakse ette läbi erinevate programmide, tegevuskavade ja KOV koostatavate transpordi strateegiate.

→ **Reaalne areng ja mõjud hakkavad sõltuma** pigem mitte niivõrd praeguses Arengukavas sisalduvatest positiivsetest põhimõtetest, vaid sellest, milliseid valikuid tehakse järgnevates etappides (mida mõjutab rahaliste vahendite kättesaadavus, poliitiline tahe jms).

KSH ettepanekud: paljud KSH käigus tehtud ettepanekud integreeriti arengukavasse juba protsessi käigus.

Järgnevatel slaididel on kajastatud Arengukava viimasele versioonile tehtud ettepanekud:

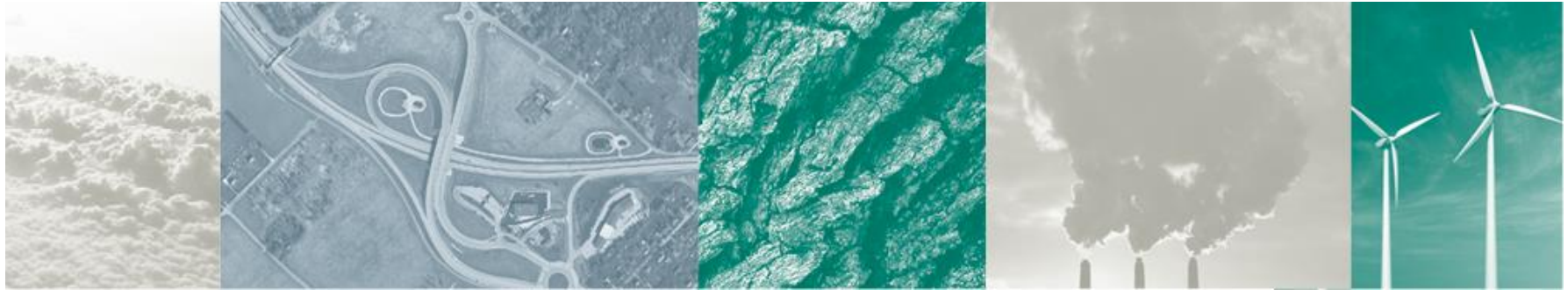


Arengukavas esitatud eesmärgid ja põhimõtted on paratamatult mõningal määral **vastandlikud** ning **kõiki seatud eesmäärke ei ole võimalik üheaegselt maksimaalselt saavutada.**

Nt vastuolu **4-astmelise printsiibi** (esmajärjekorras nõudluse mõjutamise) ja nõudlusest lähtuva taristuehituse vahel.

→ KSH tegi ettepaneku määratleda Arengukavas selgemalt, **millises prioriteetsuse järjekorras** tuleb erinevatest Arengukavas sisalduvatest põhimõtetest (sh 4-astme printsiibi kasutamine) ja indikaatoritest lähtuda, seda nii edasiste programmide koostamisel kui investeerimisotsuste langetamisel.

Prioritiseerida esmajärjekorras keskkonnahoidu ning säästva liikuvuse arendamise poliitikat ning valida nõudluse suunamise ja ohutuse meetmed vastavalt sellele.

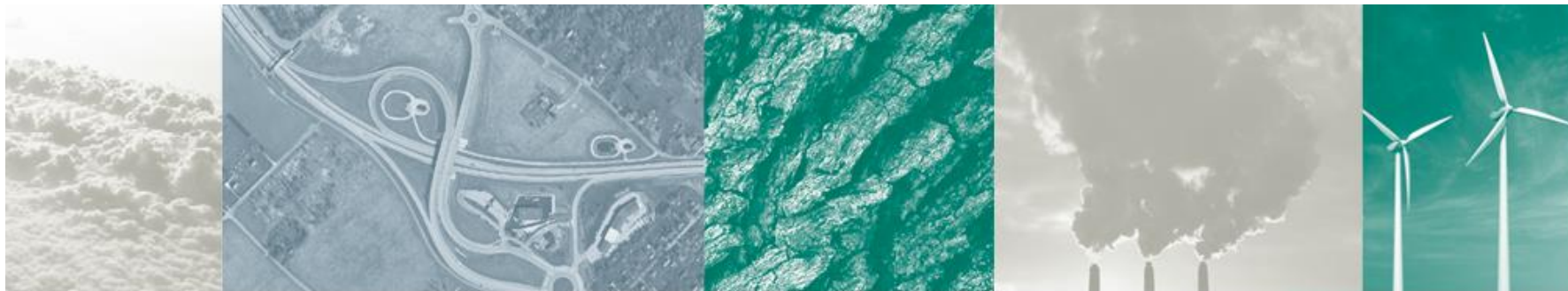


→ Arengukava programmide koostamisel kavandada meetmeid terviklike meetmepakettidega ning seejuures **lähtuda olemasolevatest meetmete tulukulu analüüsides ja modelleerimise tulemustest**

sh:

- „Uuring kulutõhusamate meetmete leidmiseks kliimapoliitika ja jagatud kohustuse määruse eesmärkide saavutamiseks Eestis“
- „Eesti kliimaambitsiooni tõstmise võimaluste analüüs“
- Arengukava Lisas 6 toodud ITF/OECD sisenduur
- Arengukavas viidatud KPMG analüüs fiskaalmeetmetest.

→ KSH soovitas Arengukava koostamisel läbi mõelda, **milliste meetoditega hinnatakse** programmide koostamise etapil kavandatavate meetmete/meetmepakettide **kooskõla Arengukavaga** ja Arengukavas seatud indikaatorite sihttasemetega saavutamise.



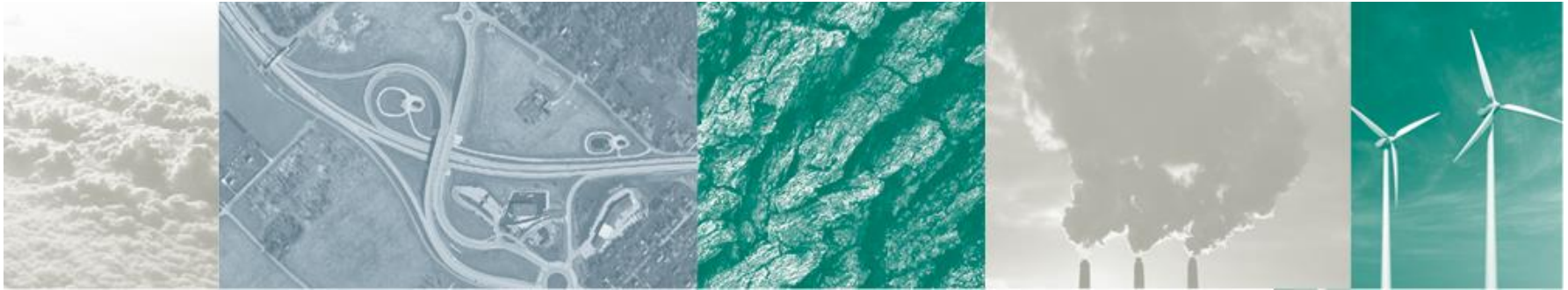
MAJANDUSLIKUD MEETMED / INVESTEERINGUD:

→ KSH soovib Arengukavas kaaluda erinevate modaalselt niidet soodustavate **majanduslike meetmete sisulisemat käsitlemist** laiemalt, sealhulgas ka nii positiivset käitumist premeerivad kui negatiivset maksustavad, hõlmates eri liikumisviise. (Konkreetsemaid **fiskaalmeetmeid** on **käsitatud üldiselt** ja **kütuste maksustamine** on kõigest **kaalumisel**.)

Arengukava rõhutab läbivalt **innovatsiooni ja nutikaid lahendusi**. Samas ei ole Arengukavas näidatud ära selleks **vajalikku eelarvet**.

→ KSH soovib ära näidata ka **eelarve teaduse- ja arendustegevusteks**.

→ KSH soovib kaaluda **detailsema juhise** välja töötamist investeeringute kavandamisel aluseks oleva **KOV strateegilise dokumendi koostamiseks**, et erinevate KOV-ide kavades toodu oleks võrreldav.

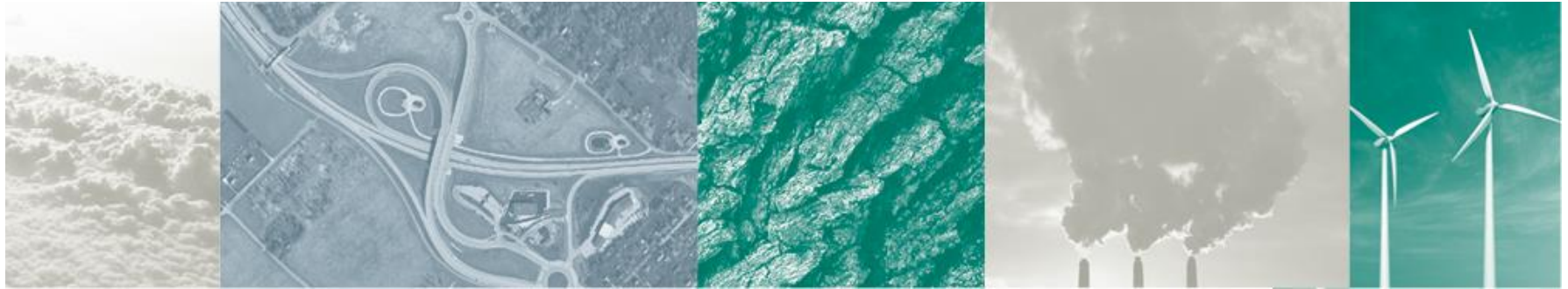


KÜTUSED / HEITED:

→ Terminid, mille sisu ei pruugi olla üheselt mõistetav (**taastuenergia, alternatiivkütused, keskkonnasõbralikud kütused**), defineerida Arengukava lõpus ptk 9. KSH märgib, et oluline on vahet teha nt **taastuenergiast** ja **nullheitel**.

→ Keskkonnajalajälje arvutamisel soovib KSH seada fookus CO2 jalajälje, kui peamise ressursitõhususe ja maanteesektori keskkonnamõju indikaatori välja arvutamisele.

→ Soodsate mõjude suurendamiseks soovib KSH kaaluda Arengukavas **konkreetsemate eesmärkide ja mahtude** määratlemist seoses **alternatiivkütuste taristu ja elektrisõidukite laadimispunktide rajamisega**.

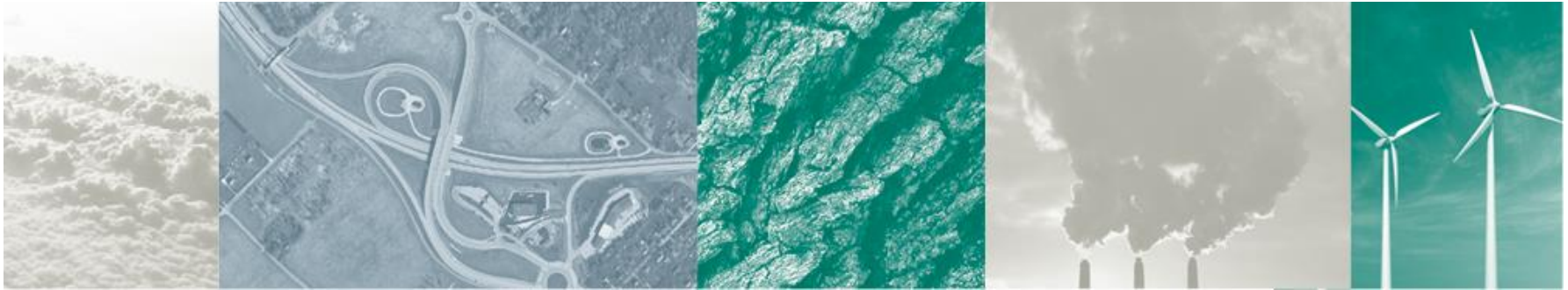


ROHEVÕRGUSTIK / NATURA:

→ KSH soovib Arengukavas selgelt **viidata** transporditaristu arendamisel suurte **rohevõrgustikku** struktuuride terviklikkuse ja toimivuse tagamise vajadusele ning **Natura 2000** võrgustiku aladele ebasoodsa mõju vältimise põhimõttele.

Mõjusid (sh bioloogilisele mitmekesisusele ja elupaikade sidususele) tuleb **hinnata** eriplaneeringute/projektide käigus, **enne realiseerimisotsuseid**.

→ KSH soovib lisada **kumulatiivsete mõjudega** arvestamise nõue ka Arengukavasse tingimusena uue taristu planeerimisel. (*Tulenevalt KKAmeti seisukohast*)

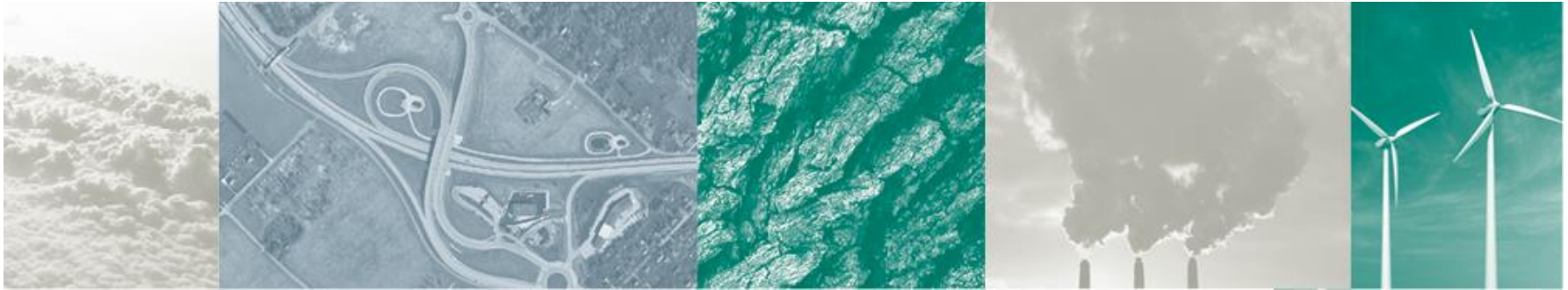


VEEKESKKOND:

→ KSH soovib Arengukavas käsitleda ka **mereliiklusest lähtuvaid keskkonnoahtusid** ning **seada eesmärgid merevee kaitseks** laevadest ja sadamatest lähtuva potentsiaalse reostuse eest. (*KKMin seisukoht*)

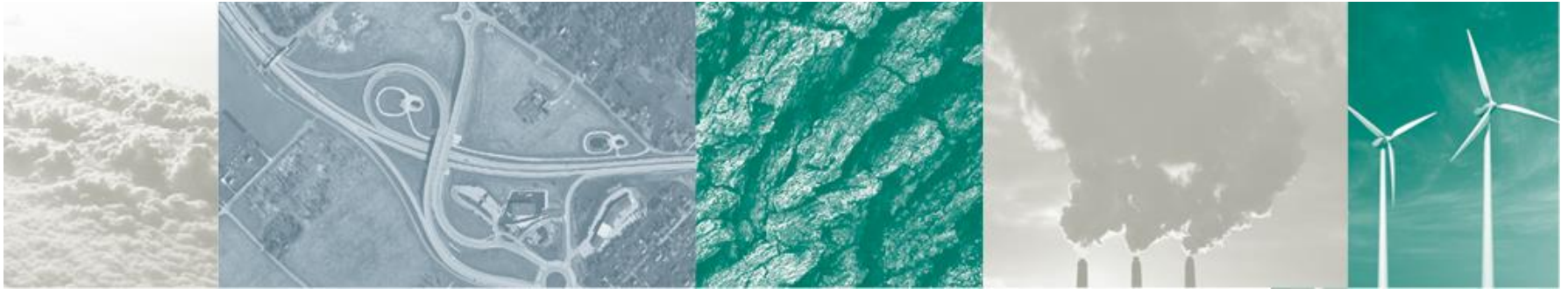
Olemasoleva olukorra analüüsis nimetatud väljakutsed, sh reovesi laevadelt, ballastevee ja laevakerega toodud võõrliikide sissetoomine, laevadelt pärinev prügi, müra (sh veealune), lainetuse mõju rannikule, liikidele elupaikadele ja liikidele.

→ KSH soovib ühe võimaliku keskkonnareostuse allikana mainida Arengukavas ka transpordisektorist pärinevat **mikroplastiku reostust**, millega on oluline arvestada sadamate ja laevade arendamisel (2018 aruanne).



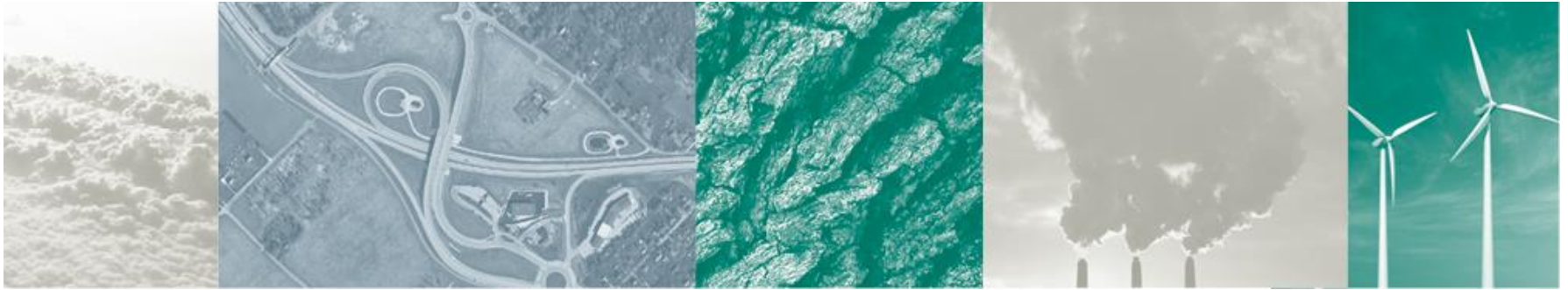
→ KSH soovib Arengukavas **pöörata täiendavalt tähelepanu** ka linnades ja suurtes liiklussõlmedes **perioodiliselt toimuvate üleujutuste lahendamise vajalikkusele** ning dokumentide ajakohasena hoidmise vajalikkusele, mis annavad täpsemad suunised perioodiliselt toimuvate üleujutustega toime tulemiseks ning võimalike **kliimamuutuste mõjude tuvastamiseks ja ennetamiseks** (*Maanteeameti seisukoht*)

→ KSH teeb ettepaneku lisada Arengukavasse tingimus, 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. (*KKAmeti seisukoht*)



→ KSH soovitas iga vastavusanalüüsis kasutatud strateegilise keskkonnaeesmärgi seireks ka indikaatorid:

- Mitmed indikaatorid juba TLAK tekstis sees;
- 13 täiendavat võimalikku indikaatorite soovitus seoses keskkonna-aspektidega.



KÜSIMUSI, ETTEPANEKUID?



Aitäh.

Jaak Järvekülg,
jaak@hendrikson.ee

