

1. Ei ole relevantne viidata Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2001/42/EÜ, sest see pole riigis otsekohaldav õigusakt ning lisaks on direktiiv üle võetud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega. Mainimata on jäänud aga KSH nõudeid kehtestav **piiriülese keskkonnamõju hindamise konventsioon** (RT II 2000, 28, 169), mis on Eestile siduv põhiseaduse § 3 tulenevalt.
2. Eesmärgi seisukohast on kirjutatud, et *eesmärk on kavandatud tegevustega tagada inimeste ja kaupade liikumine mugaval, kiirel, ohutul, nutikal ja jätkusuutlikul moel*. Kuivõrd võetakse arvesse regionaalarengu poliitika eesmärke (<https://www.rahandusministeerium.ee/et/regionaalareng-ja-poliitika>)? Samuti ei leia kajastamist elutähtsate teenuste toimepidevuse tagamine (hädaolukorra lahendamise seadus (RT I, 22.05.2018, 6)). Viidatud Eesti merenduspoliitika on antud teema analüüsis aegunud dokument, samuti mitmed teised.
3. Punktis 1 väidetakse, et „KSH käigus antakse hinnang ka riigipiiri-ülelele mõjule, aga KeHJS §46 (Piiriülese 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.” – seda väidet on raske uskuda, võttes arvesse Eesti-Soome ja Eesti-Rootsi jt riikide vaheliste reisiliinide olulisust Eesti majandusele ja nende reisilaevade keskkonnamõju omakorda.
4. Mis on „Eesti 2035“ 1. ptk lõpus?
5. Väidetakse, et 10 aastase perioodi asemel peaks transpordi arengukava käsitlema 15-aastast perioodi, kuid puuduvad põhjendused miks.
6. Doubleeritakse transpordi arengukava sisu, aga KSH seisukohast midagi nagu ei öeldagi. Samuti on mittevajalik õigusnormi refereerimine.
7. Puudub probleemikäsitus – refereeritakse erinevaid arengukavasid ja strateegiaid, mille mõju dokumendis hindama peaks, kuid sisulist analüüsi pole. Ei ole selge, mida analüüsis kavatsetakse arvestada, mil määral ja miks.
8. Lk 9 2. lõik on väidetud, et „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.“ Üks peamistest teguritest aga, mida rahvusvaheliselt mõõdetakse on kütus ja heited? Väga kitsas on väide: „Tõrked transpordisüsteemis mõjutavad omakorda paljusid teisi eluvaldkondi.“. Kui laevadega veetakse 80% kogu maailma kaubast, siis selle transpordivaldkonna tõrked on nt enam kui lihtsalt laiaulatuslik mõju. Puudu on merenduse aspekt: „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.“.
9. Teema „Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030“ all peaks olema ka keskkonnasõbralike kütustega varustamine ja nende kättesaadavus.
10. Riikliku turismikava ja/või regionaalarengu seisukohast tuleb arvestada ka väikesaarte programmiga (<https://www.riigiteataja.ee/akt/131052018056?leiaKehtiv>).

11. Kuidas tasakaalustatult lähenetakse asjaolule, et keskkonna seisukohast oleks otstarbekas transpordi voolu vähendamine ja majanduse seisukohast on tegemist määrava tähtsusega valdkonnaga.
12. Teema „Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030“ alt on laevad päris ära ununenud, kuigi KeM tegeleb nende küsimuste esindamisega rahvusvaheliselt.
13. Mis on: Natura mõju hindamine? Direktiividele viitamine ei ole õige ega asjakohane, kuna viidatud direktiivid on võetud üle Eesti looduskaitseadusega.
14. Kuidas hinnatakse meetmete tõhusust? Alati ei ole kõige lihtsam lahendus tõhus. Tuleb hinnata ka meetme proportsionaalsust erinevate arengukavade eesmärkide koosmõjust lähtuvalt.
15. Pigem on programmis kirjas lihtsalt teiste arengukavade refereeringud ja viited välistustele, mida tõenäoliselt hiljem otsida ei tasu. Dokumendist ei selgu piisava konkreetsusega, kuidas mõju (ainsuses!) hinnatakse.
16. Lk 15 „Mõju inimesele/sotsiaalsele keskkonnale:“ ei ole läbivate arengukavade kontekstis püstitatud piisavalt uurimise lähtekohti – nt elutähtsate teenuste kättesaadavus (aeg, kaugus, hind) ja kvaliteet; töötamise võimaluste suurenemine, selleks vajalike keskuste loomine jne? Need teemad peab läbivalt läbi mõtlema, mis on horisontaalsed teemad, millele KSH peab vastuse andma.
17. Lk 16 – „Juhul kui KSH protsessi käigus ilmneb piiriülese keskkonnamõju hindamise võimalikkus, teavitab Keskkonnaministeerium mõjutatavat riiki vastavalt KeHJS § 46 nõuetele.“ Võimalus on kindlasti ja vajadus ka (reisilaevad Läänemerel, ka gaasitransport torujuhtme kaudu on transport rahvusvahelise õiguse mõttes, samuti gaasijuhtmed, kaablid jm).
18. Muud märkused – „arengukava“ on sissejuhatuses lühendatud väikese tähega, hiljem tekstis suure tähega. Tekstis kasutatakse ka suure algustähega „Strateegia“, ei märganud, millele viidatakse või mille lühend see on.