RTK märkused 05.01.2023

1. Kliimakindluse tagamisest:
2. **Hindamise vormistamisest**: Transpordiamet on kirjas märkinud, et juhendid ei määra kliimakindluse hindamise täpsusastet. RTK lehel avaldatud kliimakindluse tagamise juhend põhineb Euroopa Komisjoni tehnilistel suunistel taristu kliimakindluse tagamiseks perioodil 2021-2027. Selle lisa B määrab aruande ülesehituse (vorm ei ole ette antud) ehk dokumenteerimise protsessi. Taotlejale sai selgitatud, et kliimakindluse hindamist on vaja teha osas, mis ei ole KMH aruandes piisavalt kaetud, ülejäänud osas saab viidata KMH aruandes toodule.
3. **Hindamismetoodikast:** Kirjas on viidatud, et KHG jalajälje hindamiseks on vajalik andmebaasi loomine. Taristuprojektide puhul ei ole peamine hinnata kasutatud materjalide jalajälge, vaid tee kasutusest tingitud jalajälge. Käesolevates suunistes soovitatakse kasutada taristuprojektide CO2-jalajälje arvutamiseks Euroopa Investeerimispanga (EIP) CO2-jalajälje määramise metoodikaid, mis on koostatud muu hulgas ka maanteetaristu jaoks. **EIB Project Carbon Footprint Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations**, Feb 2022, <https://www.eib.org/en/about/cr/footprint-methodologies.htm>

Lisaks on Keskkonnaministeerium loonud Eesti oludest lähtuvalt organisatsioonide jaoks KHG jalajälje hindamise tööriista: <https://envir.ee/kliima/toetavad-materjalid/organisatsioonide-khg-jalajalg>

1. **Kliimamuutuste leevendamise eesmärgiks** on läbi kliimakindluse hindamise esitada järeldus kliimakindluse tagamise kohta kliimaneutraalsuse seisukohast ehk kas projekt on kooskõlas EL-i KHG vähendamise üleseesmärkidega aastateks 2030 ja 2050. KMH aruandes lk 124 on aga järeldatud, et KHG kogused suurenevad, samas ole juhenditest lähtuvalt toodud välja, et mis on see kogus ja miks seda loetakse ebaoluliseks. Kuigi on toodud, et kasutusest tingitud heide jääb alla 20 000 t/a, siis ei ole vaja detailset hindamist läbi teha, kuid vajalik oleks selgitada kuidas teeehitus on kooskõlas ka kliimaneutraalsuse eesmärgiga. Selle põhjendamiseks saab näidisena kasutada Euroopa Komisjoni tehnilisi suuniseid „ei kahjusta oluliselt“ hindamise kontekstis (lisa IV, näide 4) ehk viidata riiklikule transpordi arengukavale ja üldisematele suunistele sõidukite keskkonnasõbralikumaks muutmiseks (autopark uueneb, kasutusele tuleb enam 0-heite sõidukeid). Ehk siis tuleks välja tuua järeldus, et millised on need toetavad tegevused, et teede kasutus oleks ka tulevikus kliimaneutraalsust toetav (ja ei tekitataks kasutusfaasis heitmeid juurde).
2. **Kliimamuutustega kohanemise puhul** on toodud KMH aruandes välja peamised riskid. Üleujutuste korral on toodud, et projekteerimisel on soovitav arvesse võtta kliimamuutustega kaasnevat prognoosi valingvihmade intensiivsuse suurenemise kohta, et tagada sademeveesüsteemi toimivus ja vähendada üleujutuste mõju erakorraliste ilmastikutingimuste korral. Kas seda soovitust on arvestatud projekteerimisel? Kohanemislahendused võiks märkida DNSH analüüsis, et kas need on juba rakendatud või rakendamisel jooksvalt. Kuna on viidatud KOHAK-ile ehk varasematelt kindlaks tehtud riskidele KMH aruandes, siis ei ole otsest vajadust riske jaotada nende mõju suuruse alusel. Peamine oleks välja tuua DNSH analüüsis kohanemislahendused, mis on kasutusele võetud.
3. DNSH hindamisest:
4. hindamise läbiviijaks on märgitud projektijuht Tõnis Tagger. Otsingu kaudu ei ole võimalik kindlaks teha kas ta täidab hindajana pädevuse nõuded. RTK lehel oleva juhendmaterjali lk 2 on toodud, et hindamise saab läbi viia pädev isik.
5. Hindamisvorm on esitatud, kuid see on lahendatud selliselt, et RÜ peab ise hakkama otsima üles KMH dokumendist vastuseid küsimustele. Tegelikult tuleks selgitus tuua ikka taotlejal välja lühidalt ning siis lisada viide dokumendile. Vastus peaks olema, et „ei teki olulist ebasoodsat mõju, rakendatakse leevendusmeetmeid, mis on toodud KMH aruandes lk XXX (kui on täiendavaid leevendusmeetmeid kasutusel, siis tuua need eraldi välja)“.  Euroopa Komisjoni „ei kahjusta oluliselt“ tehniliste suuniste lisas IV on toodud näide nr 4: transporditaristu (maanteed). Seda saab vormistamisel aluseks võtta.