

Küsimustik

1. Üldsuse abistamine ja juhendamine keskkonnainfo taotlemisel, keskkonnaasjade otsustamises osalemisel ja neis asjus kohtu poole pöördumisel (konventsiooni artikkel 3, lg 2). Palun kirjeldage oma institutsiooni praktikat ja kogemust. Kas olete selles osas koolitanud enda või teiste asutuste töötajaid või avalikkust?

Transpordiamet on korraldanud koolitusi oma teede valdkonna projektijuhtidele keskkonnamõju hindamise valdkonnas, mis otseselt seondub Arhusi konventsiooni põhimõtete rakendamisega mõjuhindamise protsessis. Läbi käidud avalikustamise ja avalikkuse kaasamise põhimõtteid on hakatud rakendama ka laiemalt projekteerimise protsessis, mida seadus otseselt ette ei näe (projekti tutvustavad arutelud puudutatud ja huvitatud isikutele projekteerimise ajal, lisaks projekteerimistingimuste menetlusele).

2. Keskkonnahariduse ja -teadlikkuse tõstmine (artikkel 3 lg 3). Palun kirjeldage, milliseid samme olete ise ette võtnud (või kus osalenud)?

Transpordiamet on avalikkuse keskkonnateadlikkust püüdnud edendada oma kodulehe vahendusel, kajastades oma põhitegevusega seotud keskkonnaaspekte ja nõudeid ning nende osas ettevõetavaid tegevusi ja projekte, nende tulemusi jne.

3. Toetus valitsusvälistele keskkonnaorganisatsioonidele (VVOd, artikkel 3 lg 4).

1) Kas VVOde loomine ja toimimine on Eestis hästi reguleeritud?

Ei oska kommenteerida.

2) Kas ja kuidas kaasatakse VVOsid püsivatesse, otsuseid tegevatesse organitesse?

Keskkonnaühenduste koda ja nende liikmed on kaasatud KMH menetlustesse ja selle kaudu keskkonda puudutavate otsuste tegemisse.

3) Kas VVOd saavad valitsussektorilt toetust (nii rahalist toetust kui tunnustust)?

Ei oska kommenteerida.

4. Üldsuse kaasamine rahvusvahelistesse keskkonna-alastesse otsustusprotsessidesse (artikkel 3 lg 7).

1) Kas VVOde esindajaid on kaasatud rahvusvaheliste ürituste delegatsioonidesse?

Ei oska kommenteerida.

2) Kuidas hindate, kas VVOsid peaks rohkem kaasama ja kas nad oleksid huvitatud kaasatud olemisest rahvusvaheliste keskkonna-alaste foorumite töös (konventsioonid, mitmepoolsed keskkonna-alased lepingud)? Kui jah, siis kuidas?

Ei oska kommenteerida.

5. Oma õigusi kasutavate isikute karistamise, tagakiusamise ja ahistamise keeld (artikkel 3 lg 8). Kas Teil on informatsiooni juhtumitest, kus seda keeldu on rikutud (nt nõutud VVOdelt sisse nende tegevuse tõttu tekkinud menetluslike viivituste tõttu tekkinud kahju vms)?

Ei ole teada.

6. Teabenõuete esitamine ja vastamine (artikkel 4).

1) Kui palju teabenõudeid keskmiselt aasta jooksul Teie institutsioonis menetletakse, palju on keeldumisi?

Transpordiametile esitatakse aastas keskmiselt 100 teabenõuet (2023.a – 108). Taotlusi, mida on pealkirjastatud kui teabenõue, kuid mida käsitletakse kui märgukirja/selgitustaotlust võib olla kuni kaks korda rohkem. Rahuldatakse ca 90% teabenõuetest, st nende osas on nõutav teave olemas ja seda on võimalik küsijale esitada.

2) Kas teabenõudele vastamise eest on nõutud tasu?

Ei.

3) Millised on peamised probleemid teabenõuetega seoses?

Teabenõuete mittenõuetekohane esitamine, st ei vasta ATS § 14 sätestatule. Samuti teabe nõudmine, mida tuleb käsitleda märgukirjana või selgitustaotlusena.

7. Keskkonnainfo olemasolu ja kvaliteet (artikkel 5 lg 1).

1) Palun kirjeldage oma institutsioonis kogutavat ja säilitatavat keskkonda puudutavat informatsiooni, suhteid teiste asutustega info vahetamisel ja info edastamise korraldust, info kvaliteedi tagamise mehhanisme, info kogumise intervalle (sh kas on reaalajas info kogumist ja edastamist).

Keskkonnaalast infot (nt keskkonnaseisund – müra, sademevesi, rohevõrgustiku toimivus ulukiläbipääsudes – seirearuanded, uuringuaruanded) kogutakse ja talletatakse Transpordiameti/KLIM andmekandjatele (võrgukettad, pilveteenused) ning osaliselt avaldatuna ka kodulehel. Keskkonnaalane suhtlus teiste asutustega on talletatud dokumendihaldussüsteemis ja e-posti serverites ning arhiveerituna kas võrguketastel või salvestusseadmetel.

Keskkonnaseisundit puudutavaid uuringuid (müraseire, sademevee seire, ulukiseired) korraldatakse iga-aastaselt või teatava intervalliga, suhtlus ja koostöö teiste riigiasutustega keskkonnainfo valdkonnas on tihe ja järjepidev, eeskätt KLIMi ja Keskkonnaametiga.

2) Kas olemasolevate andmete kohta on koostatud metaandmeid ja vastavaid andmebaase?

Ameti keskkonnaalased uuringud on koondatud kodulehel kokku ühtsesse andmebaasi, niisamuti ameti tegevust puudutavad KMH otsused.

3) Kas Teie institutsioonil on info edastamisel (eri)kohustusi inimese tervisele avalduva ohu ilmnemisel (ja selle järgselt)?

Ei oska kommenteerida.

8. Keskkonnainfo levitamine (artikkel 5 lõiked 4 – 8).

1) Kas Teie institutsioon on koostanud keskkonna-alast informatsiooni sisaldavaid ülevaateid, aruandeid, trükiseid, analüüse jmt?

Jah on.

2) Kas need on tehtud avalikkusele kättesaadavaks?

Jah, on avaldatud kodulehel keskkonnarubriigis ning jagatud teavet organisatsiooni avaliku infokandja „Teeleht“ ja „Teejuht“ vahendusel. Samuti aitavad keskkonnaalast infot jagada sagedased meediapäringud ja kajastused erinevates meediaväljaannetes (nii kirjutav kui tele).

9. Üldsuse kaasamine olulise keskkonnamõjuga tegevuste lubamise otsustamisse, eelkõige keskkonna saastamiseks, kasutamiseks või muul viisil mõjutamiseks (nt ehitustegevus) vajalike lubade väljastamise menetlusse (artikkel 6).

1) Millistes Teie valdkonnaga seotud menetlustes kaasatakse üldsust ja kas see on piisav, eesmärgipärane ja otstarbekas ning kas muudel tegevustel ei ole potentsiaalselt olulist keskkonnamõju?

Kaasatakse riigiteede teeprojektide koostamisel (projekteerimistingimuste menetlus), olulise keskkonnamõjuga tegevuste (teeprojektid) KMH menetlustes, riigitee ehituslubade menetluses. Kaasamist tehakse seadusega ette nähtud mahus ja seda võib lugeda piisavaks. Projekteerimise käigus tehakse täiendavaid kaasamisi projektlahenduse tutvustamiseks ja arvamuste/sisendi saamiseks.

2) Kas kaasatavate isikute ring on kuidagi piiratud (teatud kriteeriumid, kellel on õigus esitada ettepanekuid ja märkusi)?

Transpordiamet ei piira otseselt kaasatavate isikute ringi, st et kõikidel, kelle õigusi või huve võib ehitise või ehitamine puudutada, on õigus projekteerimistingimuste andmise ja ehitusloa menetluses arvamust avaldada. Transpordiamet pädeva asutusena võtab korralduse andmisel need asjakohaselt arvesse või põhjendab arvestamata jätmist.

3) Kuidas informeeritakse kaasatavaid ja kas selline informeerimine on piisav, osalemisele ärgitav ja otstarbekas?

Informeerimine/kaasamine käib seaduses ette nähtud moel ja mahus (EhS, KeHJS, HMS). KMH menetlustes kasutatakse täiendavaid kaasamise võimalusi nagu nt sotsiaalmeedia kanalid, eeskätt FaceBook – mitmed omavalitsused ja külaseltsid omavad seal kontosid, mida saab info levitamisel ära kasutada. Covid-pandeemia ajal kasutati hübriidseid avalikke aruelusid (kontaktselt + ülekandena veebis).

4) Kas kaasamisele seatud ajalised tähtajad on mõistlikud ja kas neid järgitakse?

Järgime kõiki ette nähtud tähtaegasid ning peame neid ka mõistlikeks.

5) Kas kaasamine toimub varases otsustamise etapis, kui võimaliku otsuse sisu on veel lahtine ning kas kaasamise tulemusi arvestatakse (sh kas ettepanekute esitajatele vastatakse)?

Jah, toimub küll ja ettepanekuid esitatakse palju. Arvestamine või arvestamata jätmine peavad olema kaalutletud ja põhjendatud ning need lisatakse alati antavale tegevusloale.

10. Üldsuse osalemine keskkonnaga seotud kavade, programmide, strateegiate jms koostamisel (artikkel 7).

1) Millised on Teie valdkonnas sellised üldise ja laiema mõjuga dokumendid, mille koostamisse on kaasatud/olete olnud kaasatud avalikkuse esindajaid?

Keskkonnavaldkondlikest dokumentidest on näiteks välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas 2025-2029, mille eelnõu oli avalikul väljapanekul, kirjalikult kaasati kõiki tegevuskavaga puudutatud isikuid ning mille osas korraldati ka avalik arutelu. Muud organisatsiooni arengut või tegevust puudutavad dokumendid on menetluses olnud pigem kui sisedokumendid.

2) Milline on olnud kaasamise mõju?

Pigem informeeriv kui dokumentide sisu otseselt mõjutav. Inimestel on pigem küsimusi ja mitte niivõrd ettepanekuid (KMH-d ja muud keskkonnaalased dokumendid). Tegevuslubade menetlustes (projekteerimistingimused, ehitusload) esitatakse palju sisulisi ettepanekuid, aga ka vastuväiteid.

11. Üldsuse osalemine õigusaktide väljatöötamisel (artikkel 8). Milline on olnud Teie institutsiooni praktika ja kogemus üldsuse kaasamisel õigusaktide väljatöötamisse? Milline on olnud kaasamise mõju?

Transpordiamet ei tegele õigusaktide väljatöötamisega (otseselt, menetlejana).

12. Õigus pöörduda kohtusse (artikkel 9).

1) Milline on Teie hinnang sellele, kuidas Eesti kohtud on kohaldanud Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 2 sätestatud keskkonnakaitseliste VVOde kaebeõigust?

Ei oska kommenteerida.

2) Kas haldusmenetluse seaduses sätestatud vaidemenetlus on Teie arvates otstarbekas ja efektiivne keskkonda mõjutavate otsuste suhtes?

Projekteerimistingimuste ja ehituslubade andmise menetluses hindame, et jah – võimaldab enne kohtusse pöördumist veelkord kaalutlusi ja põhjendusi üle vaadata ja vajadusel teha ka muudatusi. KMH menetlustes ei ole vaide esitamine otstarbekas/põhjendatud, kuna vaidlustada saab lõpp-haldusakti (ehitusluba). See on ka põhjustanud teatavat õigusselgusetust, kuna KeHJS räägib otsustajast ja KMH otsustest (nt KMH algatamise otsus, nõuetele vastavaks tunnistamise otsus), siis olemuslikult on need toimingud ja eraldiseisvalt üldjuhul mittevaidlustatavad.

3) Kui palju on Teie institutsioonis menetletud vaideid ja puutunud kokku halduskohtumenetlusega?

2024. a oleme saanud 22 uut kohtukaebust, need on kõik halduskohtumenetluses. Kokku on organisatsioonil jooksvalt menetluses pooleli ca 80-90 vaidlust (see number on kogu aeg muutumises). Hinnanguliselt üle 90% nendest on haldusasjad (ülejäänud siis tsiviilasjad tsiviilkohtute pädevuses).

Vaideid esitatakse palju. 2024. a on eksamivaideid esitatud 248 ja muid vaideid 27 tk.

4) Kas avalikkuselt laekunud kaebuse või taotluse alusel on Teie institutsioonis algatatud menetlusi (teenistuslik järelevalve, distsiplinaarmenetlus, väärteomenetlus, kriminaalmenetlus)?

Teadaolevalt ei ole algatatud. On laekunud taotlusi teenistusliku järelevalve algatamiseks, kuid nendeni pole jõutud.

5) Kas avalikkusel on oma õiguste kaitsmiseks kohtus rahalisi või muid takistusi?

Halduskohtusse pöördumise riigilõivud on suhteliselt väikesed ning pöördumine ise otseselt ei eelda juristi kaasamist – seega hindame, et olulisi rahalisi takistusi õiguste kaitsmiseks kohtus ei ole.