



TRANSPORDIAMET

Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 09.09.2025 nr 7-12/25/3999

Meie 09.10.2025 nr 1.2-3/25/15183-2

**Keskkonnamõju hindamise ja
keskkonnamõju strateegilise hindamise
menetlustes asjaomaste asutuste kaasamise
regulatsiooni täpsustamine**

Transpordiameti merendusteenistuse laevateede ja sadamate osakonna laevateede üksuse, lennundusteenistuse ja teehoiuteenistuse planeerimise osakonna kooskõlastuste ja tehnovõrkude üksuse sisendid.

"Palume võimalikult täpselt välja tuua tegevuste liigid, keskkonnaaspektid või muud olukorrad, mille puhul on põhjendatud Teie asutuse kaasamine. Võimalusel nimetada KeHJS § 6 lg 1 ja 22 loetletud konkreetsete tegevuste lõikes."

<https://www.riigiteataja.ee/akt/110102024009?leiaKehitiv#para6>

"Palume võimalikult täpselt välja tuua strateegiliste planeerimisdokumentide valdkonnad, keskkonnaaspektid või muud olukorrad, mille puhul on põhjendatud Teie asutuse kaasamine."

"Millistel juhtudel soovite olla üksnes teavitatud KSH/KMH menetlusest"

"Palume tagasisidet senisele asjaomaste asutuste kaasamise korraldusele"

Merendusteenistuse laevateede üksuse sisend.

Selgituseks, et laevateede üksus vaatab läbi veeteel või navigatsioonimärkide vahetus läheduses kavandatava ehitustegevusega seotud planeeringud, ehitusprojektid ja hoonestusloa taotlused ning annab neile hinnangu veeliikluse ohutuse seisukohalt.

Ülalnimetatud paragrahvist 6 soovib merendusteenistus olla kaasatud vähemalt järgmistel teemadel:

5) tuuleelektrijaama püstitamine veekogusse;

15) siseveekogus sadama või sellise veete püstitamine, mis on projekteeritud 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluste jaoks; - Samas sellise suurusega laevad Eesti siseveetele tõenäoliselt ei mahu ja selle punkti sisu võiks värske pilguga üle vaadata.

16) sadama või maismaaga ühendatud kai püstitamine, kui see teenindab 1350 tonni ületava veeväljasurvega aluseid; - Miks veete puhul piirdub asi ainult sisevetega, kuid sadama või kai puhul laieneb see kõigile?

17) mere ning Peipsi järve, Lämmijärve ja Pihkva järve süvendamine alates pinnase mahust 10 000 kuupmeetrit või muu veekogu süvendamine alates pinnase mahust 500 kuupmeetrit;

17'1) merre kaadamine alates mahust 10 000 kuupmeetrit ning merre, Peipsi järve, Lämmijärve ja Pihkva järve tahkete ainete paigutamine alates ainete mahust 10 000 kuupmeetrit,

vooluveekogusse tahkete ainete paigutamine alates ainete mahust 2000 kuupmeetrit või muusse veekogusse tahkete ainete paigutamine alates ainete mahust 500 kuupmeetrit;

26) merepõhjast ... ööpäevas üle 500 tonni nafta või üle 500 000 kuupmeetri maagaasi ammutamine.

Kaasamishuvi on pigem territoriaalne, mitte niivõrd valdkonna põhine. Merendusteenistus tahab olla kaasatud menetlustesse, mis käsitlevad merel või laevatatavatel sisevetel tegevusi, mis võivad mõjutada veeliiklust, nagu nt taristu või rajatiste rajamine veekokku või üle veekogu või veekogu kallastele kohtadesse, kus need võivad mõjutada navigatsioonimärkide nähtavust ja eristatavust. Samuti tegevusi, millest võivad tuleneda piirangud veeliiklusele. Seda nii KMH kui KSH puhul. Eeltoodud sisendi andis merendusteenistuse laevateede ja sadamate osakonna laevateede üksuse juhtivspetsialist Pärtel Keskküla, partel.keskkyla@transpordiamet.ee, 5243 837.

Lennundusteenistus ei ole ega peagi olema pädevaks asutuseks keskkonna teemadel sh ka keskkonnamõjude hindamisel. Lennundusteenistuse teenistujad võivad olla kaasatud ekspertidena kui keskkonnamõju, mida hinnata soovitakse puudutab viisil või teisel lennundust. Kontaktiks on lennundusteenistuse direktor Üllar Salumäe, yllar.salumae@transpordiamet.ee.

Teehoiuteenistuse planeerimise osakonna kooskõlastuste üksust puudutavad riigiteede ulukite läbipääsurajatiste (ökoduktid, suurulukite tunnelid) kaitsevööndite küsimused, mille piires soovib kooskõlastuste üksus olla KMH asjaomaseks asutuseks.

Sisendi andis teehoiuteenistuse planeerimise osakonna kooskõlastuste üksuse juhataja Marek Lind, marek.lind@transpordiamet.ee, tel 5450 1752.

Teehoiuteenistuse planeerimisosakonna tehnovõrkude üksuse sisend.

KMH menetlus

1. Millistes olukordades või juhtudel, arvestades Teie asutuse pädevusvaldkondi ja vastutusalasid, peate vajalikuks olla asjaomase asutusena kaasatud KMH menetluses? Palume võimalikult täpselt välja tuua tegevuste liigid, keskkonnaaspektid või muud olukorrad, mille puhul on põhjendatud Teie asutuse kaasamine. Võimalusel nimetada KeHJS § 6 lg 1 ja 22 loetletud konkreetsete tegevuste lõikes.

Näeme ameti kaasamise vajadust kõigi võimalike mõjude puhul, mis on seotud riigiteede funktsioneerimise ja liiklusohutuse tagamisega:

1. olulise ruumilise mõjuga objektid ja objektid riigitee kaitsevööndis, millel on **eeldatav** mõju riigiteedele, sh nt liiklussageduse oluline kasv või raskeveokite osakaalu kasv;
2. maavara kaevandamine, sh kaevandamislubadega seotud maavara väljaveoteede planeerimine;
3. veeobjektidega (veekogudega, maaparandusega, märgalade taastamisega jne) seotud projektid ja veeload, mis ulatuvad või mille mõju ulatub riigiteede kaitsevööndisse.

2. Millistel juhtudel soovite olla üksnes teavitatud KMH menetlusest (st ei soovi olla kaasatud asjaomase asutusena, kellelt küsitakse seisukohti, kuid soovite olla teavitatud)?

Selliste tegevuste KMH-d, mis jäävad riigiteede kaitsevööndisse, aga **ei oma eeldatavat** mõju (vajadusel saab amet sekkuda).

Kõrgendatud riskiteguriga objektid, mille mõjualasse riigiteed jäävad, et amet saaks võimalikeks kriisisituatsioonideks valmistuda.

3. Palume tagasisidet senisele asjaomaste asutuste kaasamise korraldusele KMH menetluses. Kas Teie hinnangul on kehtiv kaasamispraktika asjakohane ja piisav? Millised kitsaskohad või parendusvõimalused on praeguses asjaomaste asutuste kaasamisprotsessis?

Praktikas esitatakse täna kõik KMH menetlused seisukohavõtuks, kohati kaasatakse tarbetult, lähtuda tuleks eelhinnangutest, mille kvaliteet peaks samas kasvama.

4. Kas on veel aspekte või ettepanekuid, mida soovite asjaomase asutusena KMH menetluste kohta välja tuua?

Võiks jõuda selleni, et inimene ja inimese poolt rajatud infrastruktuur on ka osa keskkonnast, mitte ainult loomad, taimed ja linnud. St mõju teedevõrgule, sh liiklusohutusele tuleks võtta selgelt KMH osana.

Kaevandamisega seotud KMH-des tuleks hinnata ka materjalide väljaveost tekitatud mõjusid, sh müra, tolmu jne aspektidest. Kui ilma kaevandamiseta kaevandi väljavedu ei toimu ja kaevandamise korral toimub, siis neid kahte mõju tuleb koos arvestada, mitte ainult mäeeraldise teenindusmaal toimuvat. Ka leevendusmeetmed väljaveoteel tuleb panna sellisel juhul kaevandaja kanda, põhimõttel „saastaja maksab“.

KSH menetlus (v.a planeeringute KSHd)

1. Millistes olukordades või juhtudel, arvestades Teie asutuse pädevusvaldkondi ja vastutusalasid, peate vajalikuks olla asjaomase asutusega kaasatud KSH menetluses? Palume võimalikult täpselt välja tuua strateegiliste planeerimisdokumentide valdkonnad, keskkonnaaspektid või muud olukorrad, mille puhul on põhjendatud Teie asutuse kaasamine.

Eelhinnangus toodud juhtudel, kui selgelt ilmneb võimalik mõju riigiteedele.

2. Millistel juhtudel soovite olla üksnes teavitatud KSH menetlusest (st ei soovi olla kaasatud asjaomase asutusega, kellelt küsitakse seisukohti, kuid soovite olla teavitatud)?

Võiks sarnaselt KMH-de menetlustega eelhinnangute kvaliteeti tõsta ja neid hiljem usaldada, ehk siis kui võimalikku mõju ei tuvastata.

3. Palume tagasisidet senisele asjaomaste asutuste kaasamise korraldusele KSH menetluses. Kas Teie hinnangul on kehtiv kaasamispraktika asjakohane ja piisav? Millised kitsaskohad või parendusvõimalused on praeguses asjaomaste asutuste kaasamisprotsessis?

Kokkuvõtlikult: **peab tõstma eelhinnangute kvaliteeti (mitte lehekülgede arvu) ja nendega KSH-de koostamisel ja edasistes tegevustes ka tõsiselt arvestama.**

4. Kas on veel aspekte või ettepanekuid, mida soovite asjaomase asutusega KSH menetluste kohta välja tuua?

Protsessid tuleb muuta kiiremaks, nt paar kuud tagasi tuli TRAM ettepanekutele vastuseid juba 4 aastat kestnud KMH protsessi kohta ja lõppu veel ei paista.

Üleliigne info tuleb nii programmidest (liginevad juba 100-le leheküljele) ja aruannetest välja jätta. Aruannetes ei ole vaja dubleerida programmi, mis on heaks kiidetud. **Aruanne peaks olema pigem konkreetsete tulemuste esitamine (uuringute kokkuvõte, järeldused ja ettepanekud), mitte programmi ümberjutustamine.**

Tehnilise infrastruktuuri (eriti teede) osa ja hinnangut liiklusohutusele peaks käsitlema igas menetluses.

Usaldada rohkem eelhinnanguid.

Sisendi andis teehoiuteenistuse planeerimise osakonna tehnovõrkude üksuse juhataja Tiit Harjak, tiit.harjak@transpordiamet.ee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov

õigussakonna juhataja

Helen Härmson

58531041, helen.harmson@transpordiamet.ee