

Lp. Jürgen Ligi
Rahandusminister
Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn 15006
eurotoetused2014-2020@fin.ee

Meie: 05.07.2013 nr 1-3/1938

Eesti Keskkonnaühenduste Koja kommentaarid ja ettepanekud Ühtekuuluvuspoliitika Fondide rakenduskava 2012-2020 eelnõule

Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) juhib tähelepanu, et Ühtekuuluvuspoliitika Fondide rakenduskava 2012-2020 ja Partnerlusleppe Euroopa Struktuuri- ja Investeeringufondide kasutamiseks 2014-2020 eelnõud on avalikul konsultatsioonil ilma keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõuta. Vastavalt KeHJS-le (§40 lg 1 ja §43, pkt-id 1 ja 2) tuleb aga strateegilise planeerimisdokumendi eelnõud ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusi, sh vahetulemusi, käsitleda koos. EKO peab oluliseks, et eelnõud ja KSH aruande eelnõu käsitletakse koos, nagu sätestab KeHJS.

Ühtekuuluvuspoliitika Fondide rakenduskava 2012-2020 eelnõus on suur rõhk asetatud ametnike võimekuse tõstmisele. Peame oluliseks, et suurendatakse ka sotsiaalpartnerite võimekuse tõstmiseks mõeldud rahastamise mahtu, sh laiendades toetatavaid tegevusi, nt investeeringuteks töökeskkonda, töövahenditesse vms (vt kommentaar 5).

Alljärgnevad kommentaarid ja ettepanekud on esitatud prioriteetsete suundade kirjelduste kaupa:

1) 2.6. „Energiatõhusus“

Kirjelduses märgitakse mh ära transpordisektori suur energiamahukus, kuid alapunktis ei ole ühtegi vastavat indikaatorit, sekkumismehhanismi. Üksnes on rõhutatud (ja vastav indikaator esitatud) sellele, et transpordisektoris toetatavad investeeringud peavad aitama propageerida suuremat taastuvenergiale üleminekut biometaanu kasutuselevõtu kaudu.

Eestis puuduvad mõjusad meetmed taastuvenergia säästukriteeriumitele vastavate transpordikütuste kasutusele võtmiseks. Kestliku transpordisüsteemi kujundamisel on oluline hoiakute muutmine väiksema kütusekuluga autode ja ühistranspordi, jalgsi ja jalgrattaga liiklemise eelistamise suunas. Ainult taastuvenergiale panustades on puhtama ja säästlikuma transpordikorralduse saavutamine kallid ja keerulised.

2) 2.7. „Veekaitse“

Antud kujul ei ole peatükk seostatud Läänemere kaitse ja sellega seotud riiklike ja rahvusvaheliste strateegiliste eesmärkidega. EKO hinnangul tuleb selles osas dokumenti kindlasti täiendada.

Tabelites 32, 33, 34 tuleks sisse tuua tulemusnäitajana vastavalt veekogumite soodsa seisundi saavutamine (tabelid 32-33) ja Eesti vastutusallas olevate elupaigatüüpide (poollooduslike koosluste) soodsa seisundi saavutamine (tabel 34).

3) 2.8. „Roheline infrastruktuur ja hädaolukordadeks valmisoleku suurendamine“

Väga tervitatav on struktuurivahenditest looduse mitmekesisuse säilitamise ja taastamise panustamine. Oluline on seda mitte ainult kavandada, vaid ka ellu viia kooskõlas MAKis tehtavaga ja just selliselt, et kavandatav tegevus aitaks võimalikult suurel määral Looduskaitse arengukava eesmärke saavutada.

Tabelist 1 „Analüütiline ülevaade temaatiliste eesmärkide ja investeerimisprioriteetide valiku põhjendustest“ (lk 5 – 24) selgub, et see prioriteet on vastavuses Euroopa tasandil määratletud temaatilise eesmärgiga 5 „Kliimamuutustega kohanemise ning riskiennetuse ja juhtimise edendamise“.

Prioriteetse suuna selgituseks on välja toodud, et „Kliimamuutustest tulenevate hädaolukordadele reageerimise ning reostuse seire ja likvideerimise võimekuse kasv saavutatakse päästetehnika (päästeautod, kõrgendatud maastikuläbivusega sõidukid, kaks väikelaeva ja lennuk) soetamisega. Tegevuse sihtgrupp on Päästeamet. Tegevuse määratlemisel on prioriteetseks peetud Läänemere seisundit mõjutatavateks hädaolukordadeks ning CO2 emissiooni mõjutatavateks metsatulekahjudeks valmisoleku suurendamist.“

Samas mõõdavad alapunktis esitatud indikaatorid kasu saavate elanike arvu, soetatud sõidukite, seirejaamade ja laborite arvu. Kuskilt ei kajastu, kuidas planeeritud tehnika soetamine ja kasutamine tegelikult reostustõrje võimekust tõstab (reageerimiskiirus, haaratav maa- ja veeala).

4) 2.9. „Jätkusuutlik linnapiirkondade areng“

- a) Kirjelduses (lk 94) on mh ette nähtud, et „Strateegiad [linnapiirkonna jätkusuutliku arengu strateegiad] peavad olema kooskõlas linnapiirkonna kohaliku omavalitsuse üksuste arengukavadega ja üldplaneeringutega ega tohi olla vastuolus maakonna arengukavadega.“

Küsimus: kas on mingi objektiivne põhjus, miks loetelust on välja jäetud maakonnaplaneeringutega kooskõlas olemise kohustus?

- b) Alapunktis 2.9.4.2 „Juhtpõhimõtted, millest investeerimisprioriteedi raames lähtutakse toetatavate tegevuste vahel valiku tegemisel“ on märgitud, et eelistatakse mitme kohaliku omavalitsusüksuse koostöös välja töötavaid ja elluviidavaid tegevusi.

Ettepanek: Selleks, et tegevused ei piirduks seni rakendatud otseselt üle administratiivse piiri lahendustega (mille tulemusel näiteks lõppevad korralikud kergliiklusteed seal, kus linn algab ja neid just oluliselt rohkem vaja on) – peab koostöö laienema liikumiskoridori lahendusteks – keskusest keskuseni, rahastuse tingimus ei peaks seega olema kindel füüsiline ehitustegevus omavalituste piiri peal.

- c) Tabelis 40. „Ühtsed väljundindikaatorid“ on ühe indikaatorina välja toodud rajatud kergliiklusteede pikkus (Total length of newly built pedestrian and bicycle paths)

Väljund ei peaks olema ainult uue ehitamine – tihti piisab, ja on kohati ka väärtuslikum, kui olemasolevate tänavate liikluskorraldust muudetakse nii, et seal on kergliikluse prioriteet ja selliste alade kaudu ühendatakse teatud tervikut keskusest-keskuseni. Ettepanek sõnastada indikaator ümber järgnevalt: Rajatud või kergliikluse prioriteediga ümberkorraldatud, tõmbekeskusi ohutult ühendavad kergliikluse koridorid.

- d) Tabelis 47. "Prioriteetse suuna tulemusraamistik" on indikaatorina määratletud linnapiirkondade arv, kus on arendatud ühistransporti ja kergliiklust.

See on väljundindikaator, mille alusel peab olema võimalik muutust-arengut hinnata. Käesolevas sõnastuses on indikaator täidetud ka juhtudel, kui remonditakse teid-tänavaid või ostetakse uusi busse, mis aga ei pruugi tähendada midagi arenema – või loetakse tehtuks kui lihtsalt remonditakse midagi/ostetakse uusi busse, mis aga ei pruugi kaasa aidata linnade jätkusuutlikuks muutumisele.

5) 2.10 Jätkusuutlik transport

- a) Prioriteetse suuna kirjeldusest/indikaatoritest ei kajastu energiamahukuse vähendamise vajalikkus, mida on dokumendi eelnõu mitmes peatükis korduvalt rõhutatud. Indikaatorid iseloomustavad vaid uute ja/või maantee ja raudtee lõikude jooksvaid kilomeetreid, soetatud sõidukite arvu jne. Esitatu põhjal ei ole võimalik (tulevikus) teha järeldusi, kuidas planeeritud tegevused on tegelikkuses transpordi jätkusuutlikkusele kaasa aidanud.

Kuna üks valdkonna eesmärkidest on CO₂ heite vähendamine, siis tuleb ka siin panna vastavad tulemusindikaatorid transpordis ja – nt mitte üle 11% transpordi heite kasvu aastaks 2020 võrreldes 2005. Tasemega. Pealegi on praegu igal juhul on selles perioodi rongireisijate arvu kasv tagatud, sest raudteeremont lõppeb ja sagedust tõstetakse – aga sellega ei garanteerita CO₂ kasvu ohjamine.

Energiatõhusus ja biokütuste osakaal transpordis pole omavahel otseselt seotud ja need on pandud meelevaldselt ühte peatükki. Biometaanile üleminek iseenesest ei edenda energiatõhusust transpordis. Peale kavas käsitletud investeerimismeetmete on oluline käsitleda ka sõiduautode energiatõhusust ja muuta Eesti sõiduautodepark ökonoomsemaks – energiamärgise, sõiduauto energiamaksude jt soodustuste-maksustamiste kaudu.

- b) Tabelis 51 "Ühtsed ja rakenduskava spetsiifilised väljundindikaatorid" on indikaatorina märgitud "Parandatud ühendustega rongipeatuste arv"

Ettepanek täiendada indikaatorit järgnevalt: "Parandatud ühendustega rongipeatuste arv, pargi ja reisi, vänta ja reisi parkimiskohtade arv" ning lisada täiendav indikaator "Ohutud ja mugavad kergliikluse raudteeületuskohad".

- c) Alapunktis 2.10.3.2. "Juhtpõhimõtted, millest investeerimisprioriteedi raames lähtutakse toetatavate tegevuste vahel valiku tegemisel" on selgitatud: "Projektide valik toimub läbi investeringutaotluste hindamise protsessi. Hindamiskriteeriumid arvestavad hetkeolukorda, projekti olulisust ja sidusust riikliku transpordi arengukava, rakenduskava ja prioriteetse suuna eesmärkidega, sotsiaal-majanduslikku mõju ja kasulikkust. Asjakohaselt peab olema täidetud tegevuste keskkonnamõju hindamise nõue ning vajadusel kavandatud meetmed negatiivse keskkonnamõju ennetamiseks või leevendamiseks. Juhtpõhimõtted on kajastatud rakenduskava punktis 2.1.3.2."

Ettepanek lisada: Toetatavad meetmed ei tohi olla vastuolus meetme 2.9 "Jätkusuutlik linnapiirkondade areng" eesmärkidega – st maanteelahendused ei tohi soodustada autokasutust ja vähendada raudteede konkurentsivõimet.

6) 2.12 Haldusvõimekus ja 2.13 Tehnilise abi prioriteetne suund (ERF)

Eesti Keskkonnaühenduste Koda

Tel: 5648 2561

E:post: info@eko.org.ee

Koduleht: www.eko.org.ee

Prioriteedi „Haldusvõimekus“ kirjelduses on välja toodud, et riigivalitsemise puudujäägid on mh seotud madala poliitika kujundamise võimekusega, mis on otseselt seotud valitsemise killustatusega ning „valitsus kui tervik“ lähenemise puudumisega.

Prioriteedi „Tehnilise abi prioriteetne suund“ kirjelduses on välja toodud, et „Tehnilise abi vahendeid on vaja, et viia läbi struktuurivahendite rakendamisega seotud kohustuslikke toiminguid – seiret ja hindamist, väljamaksete tegemist, auditite ning kontrollide läbiviimist nõutud tasemel.“

Ehkki ptk 7.2 „Partnerite kaasamine“ sisaldab üsna mahukat kirjeldust, kuidas sotsiaalpartnerid rakenduskava koostamises ja selle rakendamise ning elluviimise seiretegevustes osalevad, siis sellest hoolimata on mõlema prioriteetse suuna all kirjeldatud tulemused on suunatud eelkõige riigi tasandi institutsioonide arendamiseks (partneritele on ette nähtud vaid koolituspäevad). Samuti alapunktis 7.2.3. „Vajadusel ESFile: eraldused suutlikkuse tõstmiseks“ jäetakse mulje, et vabauhenduste ainukeseks tegelikuks toetamiseks on plaan neid kutsuda samadele koolitustele ametnikega.

Oleme seisukohal, et kindlasti tuleb nimetatud prioriteetsete suundade soovitud tulemuste kirjeldamisel täpsustada ka teiste sihtgruppide arendus- ja koolitusvajaduste täitmise ning võrgustikutöö toetamise puutuvat. Seal hulgas tuleb tähelepanu pöörata ka vabauhenduste erinevates töögruppides ja komisjonides osalemise toetamisele. Kindlasti on vaja suurendada rahastamise mahtu ja laiendada toetatavaid tegevusi ka näiteks investeringuteks töökeskkonda, töövahenditesse vms.

Euroopa Sotsiaalfondi (COM(201)607 final /2 2011/0268 (COD)) käsitlevas määruse eelnõu artiklis 6 tuuakse välja, et sotsiaalpartnerite piisava osalemise tagamiseks eraldatakse sotsiaalfondi vahenditest asjakohane summa suutlikkuse suurendamiseks koolituse, võrgustikutöö, sotsiaalse dialoogi tugevdamise ja sotsiaalpartnerite ühistegevuste kaudu. Euroopa Liidu kõiki struktuurivahendeid hõlmava määruse eelnõu (COM/2012/046 final - 2011/02076 (COD)) artiklis 52 tuuakse välja, et liikmesriikide algatusel võidakse liikmesriikide algatusel ÜSRI fondidest mh rahastada ettevalmistus-, järelevalve-, teavitus- ja : kommunikatsioonimeetmeid, võrgustikutegevust.

Lugupidamisega,

Daniel Juhhov
EKO koordinaator

Eesti Keskkonnaühenduste Koda ühendab kümmet keskkonnaorganisatsiooni: Eestimaa Looduse Fond, Eesti Ornitoloogiaühing, Eesti Roheline Liikumine, Balti Keskkonnafoorum, Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing "Sorex", Läänerannik, Nõmme Tee Selts, Säästva Eesti Instituut, Pärandkoosluste Kaitse Ühing, Tartu Üliõpilaste Looduskaitsering.
EKO eesistuja 2013. a on Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing "Sorex".

Eesti Keskkonnaühenduste Koda
Tel: 5648 2561
E:post: info@eko.org.ee
Koduleht: www.eko.org.ee