

Taristuministri määruse „Kliimaministri 17. augusti 2023. a määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seaduse¹ (edaspidi *ÜSS2021_2027*) § 10 lõike 2 alusel.

Määrusega reguleeritakse transpordi tulemusvaldkonna „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi“² tegevuse „ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ eesmärkide saavutamiseks toetuse andmise tingimusi kooskõlas *ÜSS2021_2027* § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“³ (edaspidi *rakenduskava*). Programmi tegevuse eesmärk on muu hulgas soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnades, nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu, ja linnapiirkondades. Programmi tegevuse eesmärki aitavad lisaks kavandatud määrusega rahastatavatele tegevustele saavutada ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 kaudu rahastatavad tegevused.

Kehtivat määrust täiendatakse muu hulgas uue taotlejaga – Osaühing Rail Baltic Estonia (edaspidi ka *RBE*), et tagada Euroopa Liidu finantsperioodi 2021–2027 vahendite tõhusam kasutamine.

Rakenduskava järgi on linnapiirkondade arendamisel oluline roll riigi majandusarengus ning tegemist on esmatähtsa valdkonnaga, millele Euroopa Komisjon on juhtinud tähelepanu ning milleks on eraldatud vähemalt 8% Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest.

Arvestades, et Tallinna ja Tartu kestliku linnaarengu projektide elluviimine on pärast 2025. aasta kohaliku omavalitsuse volikogude valimisi osaliselt aeglustunud või peatunud (mh Tallinna Liivalaia tänava trammitee ja jalgrattatee ning Narva mnt jalgrattatee projektid, samuti ei ole Tartu Laia tänava projekti osas linna poolt veel langetatud lõplikku otsust, kuidas sellega edasi minna), tuleb võimaldada alternatiivsete projektide rakendamist, et tagada Euroopa Komisjoni seatud nõuete täitmine ettenähtud tähtajaks.

Lisaks tehakse määruses tehnilisi muudatusi, mis on seotud uue taotleja lisandumise, abikõlblikkuse perioodi täpsustamise ning nõuete sõnastuse selgitamisega.

Projektide valikukriteeriume ei muudeta, tagades seeläbi taotlejate võrdse kohtlemise kogu rakendusperioodi vältel.

Määrus jõustub üldises korras.

¹ Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadus. – [RT I, 11.03.2022, 1.](#)

² Kliimaministeerium. Tegevuspõhine eelarve. – <https://www.kliimaministeerium.ee/ministeerium-kontakt/ministeeriumi-tutvustus/tegevuspohine-eelarve>.

³ Riigi Tugiteenuste Keskus. 2021–2027 perioodi rakenduskava. – <https://www.rtk.ee/toetuste-ulevaated-oigusahtid/euroopa-liidu-valisvahendid/rakendusperiood-2021-2027#rakenduskava-2021-2027>.

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi (edaspidi *KliM*) liikuvuse arengu ja investeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (tel 715 3404, ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu õigusekspertiisi teostas KliM õigusosakonna õigusnõunik Rene Lauk (tel 626 2948, rene.lauk@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viieteistkümnest punktist.

Paragrahvi 1 lõikes 6 asendatakse sõna „asutusüksusena“ sõnaga „asustusüksusena“. Määruse kinnitamisel on ekslikult sisse jäänud Wordi automaatparandus („asutusüksus“), mis määruse kontekstis ei ole õige. Parandus on tehniline.

Paragrahvi 5 lõiget 3 täiendatakse pärast sõna „järgitakse“ tekstiosaga „,tänavaruumi giidi“, „Juhendmaterjalide hulka lisatakse tänavaruumi giid⁴. Juhendmaterjal täiendab dokumente „Tallinna rattastrateegia 2018–2028“ või „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud I–II osa“ (Artes Terrae, 2021) ning suunab taotlejaid tänava disainimisel autokesksuse asemel mõtlema inimkesksema. Uus juhendmaterjal toetab ka „Uue Euroopa Bauhausi“ tingimuste paremat järgimist.

Tänavaruumi giid on praktiline juhendmaterjal, mis annab ühise kvaliteediraamistiku tänavaruumi kavandamiseks. Giid ei näe ette ühetaolisi lahendusi ega asenda projekteerimisotsuseid, vaid vastupidi, giid kirjeldab põhimõtteid ja eesmärgi, millest lähtudes tuleb lahendus kujundada vastavalt konkreetse koha ruumilistele, liikluskorralduslikele ja kasutuslikele eripäradele. Giidist lähtumine aitab tagada, et toetatavad projektid panustavad kvaliteetse ruumi ja säästva liikuvuse eesmärkidesse, sealhulgas jalgsi liikumise, jalgrattaliikluse ja ühistranspordi kasutamise suurendamisse.

Paragrahvi 6 lõike 1 punkti 13 muudetakse ja viidatakse kogu teavitumäärusele, mitte ainult selle §-le 2.

Paragrahvi 6 lõikesse 1 lisatakse punkt 13¹, millega lisatakse abikõlblike kulude alla kunstiteose konkursi ja tellimisega seotud kulud kunstiteoste tellimise seaduse mõistes terminalide ehituse puhul. Antud punkt lisatakse, sest RBE-le laieneb kunstiteoste tellimise kohustus vastavalt kunstiteoste tellimise seaduse⁵ § 2 lõige 1 punktile 5.

Paragrahvi 7 lõikes 1 asendatakse sõna „oktoober“ sõnaga „detsember“. Arvestades suurte linnalise liikuvuse projektide ajamahukust ning sagenenud viivitusi ehitusturul ja tulenevalt enne 2026. aastat investeeringu kavasse nimetatud projektide õigeaegse lõpetamisega seotud riskide maandamise vajadust on põhjendatud antud abikõlblikkuse perioodi pikendamine, kuid käesolevalt mitte kauemaks kui kuni 31. detsembrini 2029. Samuti tunnistab Euroopa Liidu õigus kulude abikõlblikkust kuni 31. detsembrini 2030, mis toetab ka enne 2026. aastat investeeringu kavasse nimetatud projektide abikõlblikkuse perioodi pikendamist.

Paragrahvi 7 täiendatakse lõikega 1¹, mille kohaselt on alates 2026. aastast investeeringu kavasse nimetatud uue projekti abikõlblikkuse perioodi taotluse rahuldamise otsuses sätestatud

⁴ Avaldatud: <https://livekluster.ehr.ee/ui/ehr/v1/abi/tanavaruumigiid>

⁵ Kunstiteoste tellimise seadus. – RT I, 08.07.2020, 10.

ajavahemik projekti tegevuste algusest kuni lõpuni ning see peab jääma ajavahemikku **1. jaanuar 2021 kuni 31. oktoober 2030**.

Abikõlblikkuse perioodi on vaja pikendada kuni 31. oktoobrini 2030, et rakendada Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika õigusraamistiku muudatusi ning viia riigisisene rakendussüsteem kooskõlla rakenduskava pikenenud abikõlblikkuse perioodiga. Muudatusega tagatakse, et toetuse andmise tingimused ei kujuneks kitsamaks, kui on Euroopa Liidu õigusest ja rakenduskava rakenduskorraldusest tulenevad võimalused.

Muudatus on vajalik ka rakenduskindluse tagamiseks. Arvestades suurte linnalise liikuvuse projektide ettevalmistamise, projekteerimise, hangete ja ehitustööde ajamahukust ning sagenenud viivitusi ehitusturul, ei pruugi pärast 2026. aastat investeeringute kavadesse lisatavad projektid olla 2029. aasta lõpuks elluviidavad. Tähtaja pikendamine võimaldab valida toetatavateks projektideks sisu poolest kõige mõjusamad investeeringud, mitte üksnes need, mida on võimalik lõpetada varasema tähtaja tõttu kiirendatud korras.

Samuti suurendab muudatus vahendite kasutamise efektiivsust. Perioodi lõpptähtaja pikendamine võimaldab vajaduse korral suunata rakendamise käigus vabanevaid vahendeid ümber uutele projektidele ning vähendab riski, et meetme eesmärkide saavutamiseks vajalikku Euroopa Liidu toetust ei õnnestu täielikult kasutusele võtta.

Muudatus aitab kaasa ka linnapiirkondade säästva arengu eesmärkideks Euroopa Regionaalarengu Fondist eraldatava 8% toetuse saavutamisele. Kui pärast 2026. aastat lisatavatele projektidele ei võimaldata pikemat abikõlblikkuse perioodi, võib tekkida olukord, kus investeeringukavas olemasolevaid vahendeid ei ole võimalik realistliku ajagraafikuga uutesse projektidesse suunata. See omakorda suurendab riski, et linnapiirkondade arendamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgid jäävad saavutamata.

Muudatuse eesmärk ei ole võimaldada projektide põhjendamatut venitamist 2030. aastani. Muudatus võimaldab valida uusi sisuliselt mõjusaid projekte olukorras, kus nende realistlik elluviimise tähtaeg jääb **Euroopa Liidu sätestatud abikõlblikkuse perioodi sisse**.

Proportsionaalsus ja kooskõla EL-i õigusest tuleneva tegeliku abikõlblikkuse perioodiga: Olukorras, kus Euroopa Liidu õigus tunnistab kulude abikõlblikkust kuni 31. detsembrini 2030 ning toetuse maksmise lõpptähtaeg pikeneb 31. märtsini 2031, puudub sisuline põhjendus piirata pärast 2026. aastat lisatavate projektide abikõlblikkuse perioodi varasema tähtajaga (31. detsember 2029). Selline piirang vähendaks põhjendamatult meetme paindlikkust ning võiks takistada rakenduskava eesmärkide saavutamist.

Investeeringute kavades seni kinnitatud projektide (enne 2026) rakendamise tähtaeg jääb 31. detsember 2029, et maandada varasemate projektide õigeaegse lõpetamisega seotud riske.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 2¹, mille järgi teavitab rakendusasutus määruse § 16 lõikes 1 sätestatu korral eelnõustamisega alustamisest vähemalt kolm kuud enne investeeringute kava koostamiseks investeeringu kirjelduse esitamise orienteerivat tähtaega. Eelnõustamise tähtaega lühendatakse eelkõige seetõttu, et perioodi lõpuni on vähem aega. Oluline on siinkohal tähelepanu juhtida ka sellele, et kuni kolme kuu möödumisel tuleb tähtajaks esitada juba eelnõustamise läbinud projektid, mistõttu tuleb eelnõustamise materjalid rakendusasutusele esitada vähemalt üks kuu enne investeeringu kirjelduse esitamise tähtaega, et rakendusasutusel oleks võimalik need läbi vaadata ja taotlejale tagasiside anda. Tagasiside antakse transpordi ja liikuvuse asekansteri kirjaga. Jätkatakse ka senist praktikat, mille kohaselt ei hinnata projekti, mida eelnõustamisele ei esitatud.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 5¹. Lõike 5¹ järgi vormistab rakendusasutus § 16 lõikes 1 sätestatu korral eelnõustamise kohta liikuvuse asekanstleri kirjaga vastuskirja koos ettepanekutega, mida eelnõustamisel osalenu peab arvesse võtma projekti edasisel rakendamisel. Antud lõige lisatakse, et lisada selge vorm ettepanekutele, mida eelnõustamisel osalenu peab arvestama projekti edasisel rakendamisel määruse § 16 lõikes 1 sätestatud olukorra esinemisel.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 5². Kui eelnõustamisele esitatakse (§ 16 lõike 1 korral) juba rakendamisel olev ehitusprojekt koos § 10 lõikes 4 nimetatud asjakohaste materjalidega, mida ei ole vaja täiendada, võib rakendusasutus lõike 5² kohaselt esitada § 12 alusel kvalifitseerunud projekti kohe valikukomisjonile hindamiseks. Antud lõige lisatakse, et kiirendada projekti valikukomisjonile hindamiseks esitamise protsessi määruse § 16 lõikes 1 kirjeldatud olukorra esinemisel, kui materjalide täiendamine pole vajalik.

Paragrahvi 11 lõiget 1 täiendatakse pärast sõna „vormil“ tekstiosaga „Euroopa Liidu raudteevõrgustikuga ühilduva 1435 mm riigi raudteeinfrastruktuuri omav või selle ehitust korraldav riigi äriühing“. Siin on taotlejana mõeldud RBE-d. RBE puhul on määruse kontekstis abikõlblikud Tallinnas Ülemiste ja Pärnus rahvusvahelise reisiterminaliga seotud välitööd (jalgratta või jalgteede ehitus, pargi ja reisi parklate rajamine, linnakujunduselemendid, väikevormid jmt), mis on otseselt seotud määruse säästva liikuvuse ja kvaliteetse ruumi eesmärkidega.

Rail Balticu (edaspidi ka RB) terminalid ja nendega ühenduvus on strateegiliste objektidena kajastatud nii Tallinna⁶ kui Pärnu⁷ linnade (liikuvuse) strateegiates.

Paragrahvi 11 täiendatakse lõikega 4¹, mille kohaselt määruse § 16 lõikes 1 sätestatu korral esitatakse kutses vähemalt maksimaalne eelarve ja sekkumise nimetus ning lõike 4 punktis 2 nimetatud teave. Siinkohal ei esitata infot taotlejate kaupa, kuna vabanev eelarve ei ole piisav, et igale taotlejale kinnitada konkreetsest sekkumisest oma eelarvet.

Paragrahvi 11 lõike 5 sõnastust muudetakse nii, et investeeringu kirjeldusega koos peab esitama nii eskiislahenduse kui ka eskiislahendusele tugineva teabe keskkonnanalüüside tegemise kohta. Muudatus tehakse, et investeeringu kirjeldusega koos nähtuks, milliste keskkonnanalüüside tegemine võib olla vajalik.

Paragrahvi 29 lõikes 7 korrigeeritakse § 19 lõikeks 4, kuna lõige 3 on ekslik ega viita korrektsele lõikele. Tegemist on tehnilise parandusega.

Paragrahvi 33 lõigete 1 ja 2 sõnastus viiakse kooskõlla teiste TAT määruste samasisuliste sätete sõnastustega. Ebatäpsusele juhtis tähelepanu Riigi Tugiteenuste Keskus (edaspidi ka RTK).

Paragrahvis 34 muudetakse rakendussätteid: senine numbrita lõik loetakse lõikeks 1 ning lisatakse lõige 2 tagasiulatuvate rakendussätetega, mis on seotud eelnõustamise menetluse algusega 2026. aastal enne määruse asjakohaste muudatuste jõustumist (kutse eelnõustamisele ning investeeringute kava koostamiseks investeeringute kirjelduste esitamiseks saadeti taotlejatele välja liikuvuse asekanstleri 10. juuli 2026. a kirjaga nr 4-6/59/24), et

⁶ Tallinna jätkusuutliku linna liikuvuse kava. – <https://www.tallinn.ee/et/media/525704>.

⁷ Pärnu arengukava aastani 2035. – https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/4291/1202/4007/Arengukava_2025.pdf. Pärnu jalgrattastrateegia 2030+. – <https://edok.parnu.ee/public/index.aspx?itm=1706012>.

menetlusprotsess ei peatuks ning uued projektid jõutaks ellu viia abikõlblikkuse perioodi jooksul.

Ühtlasi jälgib KliM, et iga toetatav projekt panustab määruses sätestatud rakenduskava väljundnäitajatesse, st projekt peab panustama kas sihtotstarbelise jalgrattataristu (km), uute või ajakohastatud mitmeliigiliste ühenduste (tk) või uute tramm- ja metrooliinide sihttasemete (km) saavutamisse. Lisaks peab jalgrattaliikluse prioriteedis iga projekt panustama väljundnäitajasse „toetatavad integreeritud territoriaalse arengu strateegiad“ ehk tegevused peavad lähtuma kohalikust strateegiast.

3. Eelnõu vastavus ELi õigusele

Eelnõu aluseks on perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadus ja selle alusel antud õigusaktid, mis omakorda on kooskõlas asjakohaste ELi õigusaktidega.

Eelnõu on kooskõlas järgmiste Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. a määrustega:

- (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ühissätete määrus)⁸;
- (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi⁹.

Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu eelnõus nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhendada neist, arvestades eelnõus ja selle alusel antavates Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatud. Eelnõus on ühissätete määruse sättele viidatud, kui ülesande sisu on ühissätete määrusega reguleeritud, mis teeb hõlpsamaks asjakohase õigusnormi leidmise.

4. Määruse mõju

Määrus mõjutab ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2021–2027 poliitikaeesmärgi 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskonna edendamine osana üleminekust CO₂-neutraalsele majandusele“ eesmärkide ja tulemuste saavutamist.

Mõju rakenduskava elluviimisele ja eesmärkide saavutamisele.

Määruse muudatus, eelkõige OÜ Rail Baltic Estonia lisamine taotlejate hulka, suurendab paindlikkust projektivalikus. See on vajalik rakenduskava sihipäraseks ja tähtaegseks elluviimiseks olukorras, kus osa kestliku linnaarengu projektidest on suuremates linnapiirkondades aeglustunud või peatunud. Muudatus aitab vähendada vahendite kasutamata jäämise riski ning toetab Euroopa Komisjoni seatud nõuete täitmist ettenähtud tähtajaks.

Mõju majandusele ja regionaalarengule.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1060, 24. juuni 2021, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ELT L 231, 30.6.2021, lk 159–706). – <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj>.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi (ELT L 231, 30.6.2021, lk 60–93). – <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1058/oj>.

Määruse rakendamine aitab kujundada linnapiirkondade sidusamat ja kestlikumat liikumiskeskonda, parandades ligipääsetavust ning soodustades majandustegevust. Positiivne mõju avaldub eelkõige suuremate linnapiirkondade konkurentsivõime tugevnemises ning regionaalse tasakaalu edendamises.

Kavandatav muudatus ei vähenda automaatselt Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondade projektidele ette nähtud toetuse mahtu. Ka RBE võimalikud projektid paiknevad Tallinna ja Pärnu linnapiirkonnas ning on piiratud säästvat liikuvust toetavate terminalide ümbruse lahendustega. Seega säilib nii meetme territoriaalne ulatus kui ka rakenduskavas kavandatud mõju linnapiirkondade arengule.

Muudatus võimaldab rakendusasutusel suunata investeeringute kavade rakendamisel vabanevaid vahendeid sellistele projektidele, mis panustavad rakenduskava erieesmärki „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskonna edendamine osana üleminekust CO₂-neutraalsele majandusele“ ning mille elluviimine on realistlikult võimalik Euroopa Liidu abikõlblikkuse perioodi jooksul. Vahendite ümberjaotamise vajadus on tekkinud eelkõige, sest osa algselt kavandatud projektidest on aeglustunud või nende elluviimisest on loobutud. Muudatus aitab vältida Euroopa Liidu vahendite kasutamata jäämist ning säilitada kavandatud mõju säästva liikuvuse eesmärkide saavutamisele.

Vahendid vabanevad Tallinna linna säästva liikuvuse arendustegevustest ning vahendite ümbersuunamisega on võimalik nii Tallinna, Tartu kui ka Pärnu linnades teha täiendavaid investeeringuid säästvasse liikuvusse. See tähendab, et osa algsest tinglikust Tallinna linna eelarvest liigub nüüd täiendavalt Tartu ja Pärnu linnalistesse projektidesse. Kuna igale linnale (ega KOVile) eraldi pole praeguses eelnõustamise kutses eelarvet ette seatud, siis konkureerivad kõik taotlejad vabanenud vahenditele (ca 16,16 mln eurot) võrdselt.

RBE-d ei kaasata meetmesse selleks, et ümber jagada linnadele kavandatud vahendeid, vaid selleks, et vältida olukorda, kus säästva liikuvuse eesmärkide saavutamiseks ette nähtud EL vahendid jäävad kasutamata linnade projektide ärajäämise või määramata ajaks edasilükkumise tõttu.

Mõju keskkonnale ja kliimaeesmärkide täitmisele.

Toetatavad investeeringud aitavad vähendada transpordist põhjustatud kasvuhoonegaaside heitmeid ja õhusaastet ning toetavad üleminekut CO₂-neutraalsemale majandusele, eeskätt säästvate ja mitmeliigiliste liikumisviiside arendamise kaudu.

Mõju halduskoormusele ja rakendusasutustele.

Määruse rakendamine ei too kaasa olulist lisakoormust, kuid eeldab rakendusasutuselt ja -üksuselt (vastavalt KliM ja RTK) mõningaid korralduslikke täpsustusi, kuna lisandub uus taotleja ning kohandatakse menetlusprotsesse. Rakendamise seotud kulud (sh tingimuste väljatöötamine, investeeringute kava koostamine, teavitamine, kontroll, seire, hindamine ja väljamaksed) kaetakse tehnilise abi vahenditest.

Mõju õiguskeskkonnale ja õiguskindlusele.

Projektide valikukriteeriume ei muudeta, seega tagatakse taotlejate võrdne kohtlemine kogu rakendusperioodi vältel ning säilib õigusselgus toetuse andmise tingimustes.

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.

Määrusel puudub otsene mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.

5. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamiseks kulub perioodil 2021–2027 Euroopa Regionaalarengu Fondi vahendeid *ca* **82,8 miljonit eurot**, toetuse eeldatav määr on 70%. Toetusesaajate omafinantseering moodustab vähemalt 30% projektide abikõlblikust kogumaksumusest.

Määruse muudatuse orienteeriv eelarve on ligikaudu **16,16 miljonit eurot**, mis on tingitud eelkõige Tallinnas Liivalaia tn trammitee ja rattatee ning Narva mnt rattatee ehitusest loobumisest.

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb toetuse saajal endal katta.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Määruse eelnõu koostöölastamine

Määruse eelnõule andsid oma koostöölastuse Riigi Tugiteenuste Keskus (21.08.2026 e-kirjaga, märkusteta), Rahandusministeerium (01.09.2026, märkustega), Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (25.08.2026, märkustega), Tartu Linnavalitsus (19.08.2026, märkustega) ning Eesti Linnade ja Valdade Liit (21.08.2026, märkustega).

Märkustega ja ettepanekutega arvestamise ja mitteamvestamise tabel on toodud käesoleva seletuskirja lisas.

Märkuste ja ettepanekutega arvestamise ja mitteamvestamise tabel

Nr	Märkuse/ ettepaneku esitaja	Märkuse/ ettepaneku asukoht ja sisu	Märkusega/ ettepanekuga arvestamine/ mitteamvestamine
1.	Tartu Linnavalitsus, 19.08.2026 kiri nr 9-6.2/10621	Eelnõu kohaselt lisatakse määruses paragrahv 5 lõige 3, et tiheasustusalal paikneva jalg- või jalgrattatee ehitamisel järgitakse "tänavaruumi giidi". Seletuskirja kohaselt on muudatuse eesmärk: <i>"Juhendmaterjalide hulka lisatakse selle avalikustamisel tänavaruumi giid, milles on eriti oluline järgida tänavadisaini liiklejate hierarhiat. Praegu veel koostamisel olev tänavaruumi giid avaldatakse veebis sügisel 2026. Juhendmaterjal täiendab dokumente „Tallinna rattastrateegia 2018–2028“ või „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud I–II osa“ (Artes Terrae, 2021) ning suunab taotlejaid tänava disainimisel autokesksuse asemel mõtlema inimkesksemalt. Uus juhendmaterjal toetab ka „Uue Euroopa Bauhausi“ tingimuste paremat järgimist."</i> <u>Probleem</u> Leia me, et sellise juhendmaterjali järgimise kohustuse lisamisel tekib risk tasakaalustamata projekteerimis põhimõtete juurutamiseks ja õigusliku ebaselguse loomiseks. Selgitame oma sellist seisukohta alljärgnevalt: - täiendada juhendmaterjal vähendab omavalitsuse otsustusvabadust projekt lahenduste kujundamisel; - suureneb tõenäosus, et toetuste hindamisel eelistatakse üksnes juhendmaterjali ideaalidele vastavaid lahendusi; - väheneb võimalus kasutada kohalike olude tõttu pragmaatilisi või etapiivisiilisi lahendusi; - praktikas võib see tähendada, et ka toetuse saamise tingimused hakkavad sõltuma üha enam projektide vastavusest juhendmaterjalidele, mitte kohalike omavalitsuste objektiivsetest vajadustest ja tegelikest ruumilistest võimalustest. Tartu linna seisukoht on, et tänavaruumi arendamisel tuleb otsida tasakaalu ja laekäijate,	Mitte arvestada. Rahastusmeetme eesmärk ei ole üksnes liiklusohutus või kõikide liikumisviiside võrdne käsitlemine. Määruse eesmärk on säästva (mitmeliigilise) linna liikuvuse edendamine ning CO₂-neutraalsele majandusele ülemineku toetamine. See tähendab, et määrus peabki andma eelise jalgsi liikumisele, jalgratta liiklusele ja ühistranspordile võrreldes autokasutusega. Seetõttu on igati põhjendatud ning õiguspärane määruse täiendamine juhendmaterjalidega, mis aitavad taotleja/toetuse saajal mõista, kuidas kõige paremini taristut projekteerida, et see vastaks toetuse saamise tingimustele. Juhendmaterjalide lisamine on suunatud taotlejale/toetusesaajale selgemate juhiste loomisele. Tartu argument, mis käsitleb „tasakaalu otsimist erinevate liiklejate vahel“, on osaliselt eksitav, sest toetuse andmise eesmärk ei ole transpordiliikide neutraalne käsitlemine, vaid säästvate liikumisviiside osakaalu kasvamine. Kui projekt lahendus parandab peamiselt autoliikluse läbilaskevõimet või säilitab eelkõige autokeskset tänavaruumi, siis võib see minna vastuollu meetme eesmärkidega isegi siis, kui lahendus on tehniliselt või liikluskorralduslikult põhjendatav. Kui Tartu linn seab prioriteediks autoliikluse läbilaskevõime säilitamise igal peamisel tänaval, ei ole piiratud tänavaruumi tingimustes võimalik luua kvaliteetset ja turvalist ruumi kergliiklusele. See omakorda võib aga pidurda Tartu arengut ja senist tuntuust Eesti kõige rattasõbralikumal linnana.

	ja lgratturite, ühistranspordi ja autoliikluse vajaduste vahel ning vältida lahendusi, mis toovad ühe liikleja grupi huvides kaasa eba proportsionaalse negatiivse mõju teistele kasutajatele. Tartu linna üldplaneeringu p 19.2.19. kohaselt tuleb ja lakäijate ja jalgrattaga liiklejate teede projekteerimisel lähtuda: (i) tee liigist; (ii) erinevate liiklejate liiklussagedusest ja liikumiskiirusest ning neist tulenevatest liiklusohutuslikest kaalutlustest; (iii) olemasolevast tee maa -a last. Tartu linna üldplaneering 2040+ seab eesmärgiks kõikide liikumisviisidega liiklejatele ohutute liikumisvõimaluste tagamise ja ühendusteguri vähendamise, mille aluseks on hästi toimiv transpordivõrgustik. Ka Liiklusseaduse § 6 lg 1 näeb ette, et liikluse korraldamise eesmärk on tagada häireteta, sujuv, võimalikult kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustav liiklus. Linn ei saa eirata kehtivat üldplaneeringut ega ka liiklusseadust. Seega tänavalahenduse valikul peaks olema võimalik objektiivsete kriteeriumite alusel kaaluda ka erinevaid võimalusi ja esitada põhjendusi, miks konkreetsel juhul on peetud vajalikuks valida just konkreetne lahendus ilma, et see oleks vastuolus määruse § 1 lg 4 eesmärkidega. Küsitav on lahendus, kus õigustloovas aktis viidatakse tulevikus valmivale juhenddokumendile, mille sisu ei ole lõplikult selge. Viimasel juhul võib tekkida olukord, kus toetuse saajatele siduva tähendusega nõuded kujunevad väljaspool tavapärast õigustloovat menetlust. Liiklejate hierarhiale viitavad nii jalgratta võrgustiku tööd kui ka EVS linnatänavate standard, seega seletuskirjas toodud põhjendus, justkui ilma tänavaruumi giidile viitamata ei peaks liiklejate hierarhiaga arvestama, on eksitav. Samuti on juba kehtivas määruse §-s 19 nõue, et projekt peab olema kooskõlas kvaliteetse ruumi ja „Uue Euroopa Bauhausi” põhimõtetega ning taotleja kohustub nimetatud põhimõtteid järgima ning esitama lühikese vabas vormis kokkuvõtte, kuidas „Uue Euroopa Bauhausi” põhimõtetega on arvestatud, seega on arusaamatu viide, et muudatus võimaldab paremini järgida eelnimetatud põhimõtteid. Ettepanek (variant 1) Jätta eelnõust välja kohustus, et tiheasustusalal paikneva jalg- või jalgrattatee ehitamisel järgitakse "tänavaruumi giidi". Jätta kehtiv sõnastus muutmata, kuna ka täna kehtivas sõnastuses määrus võimaldab arvestada erinevate juhendmaterjalidega, mis on piisav ja ka õiguslikult korrektne lahendus, kuna konkreetsele juhendmaterjalile saab viidata vaid tingimusel, et see on määruse vastuvõtmise ajal olemas.	
--	---	--

		Kehtiv sõnastus: "Tiheasustusalal paikneva jalg- või jalgrattatee ehitamisel järgitakse „Tallinna rattastrateegia 2018–2028“ või „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud I–II osa“ (Artes Terrae, 2021) dokumentides esitatud juhiseid või muid juhendmaterjale, millega luuakse tingimused aktiivsete liikumisviiside soodustamiseks ja ohutuks liiklemiseks. Tänavaruumi projekteerimisse kaasatakse liiklus- ja tee-ehituse spetsialiste ning tehakse kavandatava jalgrattatee ohutusaudit." Ettepanek (variant 2) Tartu linn pooldab sätte sõnastust, kus juhendmaterjale ei toodaks määrukses nii konkreetselt nimeliselt välja, kuna ajas võivad ka need olemasolevad tööd muutuda: "Tiheasustusalal paikneva jalg- või jalgrattatee ehitamisel järgitakse põhimõtteid ja juhendmaterjale, millega luuakse tingimused aktiivsete liikumisviiside soodustamiseks ja ohutuks liiklemiseks. Tänavaruumi projekteerimisse kaasatakse liiklus- ja tee-ehituse spetsialiste ning tehakse kavandatava jalgrattatee ohutusaudit."	
2.	Tartu Linnavalitsus	Eelnõu kohaselt lisatakse RBE toetuse taotlejate hulka ja täiendatakse määruse paragrahvi 11 lõiget 1 tekstiosaga „Euroopa Liidu raudteevõrgustikuga ühilduva 1435 mm riigi raudteefrastruktuuri omav või selle ehitust korraldav riigi äriühing“. Seletuskirja kohaselt: "Eelnõus on taotlejana mõeldud osatühingut Rail Baltic Estonia (RBE). RBE puhul on määruse kontekstis abikõlblikud Tallinnas Ülemiste ja Pärnus rahvusvahelise reisiterminaliga seotud välitööd (jalgratta või jalgteede ehitus, pargi ja reisi parklate rajamine, linnakujunduselemendid, väikevormid jmt), mis on otseselt seotud määruse säästva liikuvuse ja kvaliteetse ruumi eesmärkidega. Määruse muudatus, eelkõige Rail Baltic Estonia (RBE) lisamine taotlejate hulka, suurendab paindlikkust projektivalikus. See on vajalik rakenduskava sihipäraseks ja tähtaegseks elluviimiseks olukorras, kus osa kestliku linnaarengu projektidest on suuremates linnapiirkondades aeglustunud või peatunud. Muudatus aitab vähendada vahendite kasutamata jäämise riski ning toetab Euroopa Komisjoni seatud nõuete täitmist ettenähtud tähtajaks. Lisaks tuuakse välja, et: Positiivne mõju avaldub eelkõige suuremate linnapiirkondade konkurentsivõime tugevnemises ning regionaalse tasakaalu edendamises." Probleem Tartu Linnavalitsus ei nõustu kavandatud muudatusega ega kooskõlasta kavandatud muudatust määrukses järgmistel põhjustel:	Mitte arvestada. Tartu argument põhineb sisuliselt eeldusel, et RBE projekt(id) võtavad raha ära linnade projektidelt, mis ei ole tõene. Seletuskirjas on toodud välja määruse muudatuste põhjendustena järgnev: • olemasolevad linna projektid on osaliselt aeglustunud või peatunud; • on vaja vältida EL vahendite kasutamata jäämist ning samaaegselt maksimaalselt eesmärki täita; • RBE projektid on piiratud terminalide ümbruse säästva liikuvuse lahendustega, mis vastab meetme tingimustele; • valikukriteeriume ei muudeta; • RB terminalid ja nendega ühenduvus on strateegiliste objektidena kajastatud nii Tallinna kui Pärnu linnade (liikuvuse) strateegiates. Oluline on märkida, et määruse muudatusega ei hakata rahastama põhiraudtee ehitamist. Abikõlblikud on ainult terminalidega seotud säästva liikuvuse investeeringud (jalgrattateed, jalgteed, pargi- ja reisi süsteemid,

		• muudatuse tulemusena väheneb linna dele suuna tud meetme ressursside kättesaadavus; • suureneb konkurents sama rahastusallika kasutamisel; • muutub meetme algne eesmärk, mis oli suuna tud eeskä tt suuremate linna de sää stva liikuvuse arendamisele; • suureneb risk, et vahendid suuna takse kohalike liikuvusprojektide asemel riiklike infrastruktuuriprojektide teenindamiseks. Ettepanek Jätta ä ra määruse § 11 lg 1 tä iendamine tekstiosaga „Euroopa Liidu raudteevõrgustikuga ühilduva 1435 mm riigi raudteeinfrastruktuuri omav või selle ehitust korraldav riigi ä riühing“. Muus osas Tartu Linna va litsus nõustub määruse muutmise eelnõus ka vandatud muudatustega ning kooskõ lastab eelnõu.	linnakujunduselemendid jne) ning asukohana on need samuti sihtpiirkonna linnades – Tallinnas ja Pärnus. RB paraku Tartut ei lä bi, kuid Tartul on väga suur võimalus silma paista meetme tingimustele vastavate sää stvat linna list liikuvust arendavate projektidega kä imasoleval eelnõustamisel (sügis 2026). Lisaks on oluline ä ra märkida, et rakenduskava¹⁰ kohane eesmärk on sää stva linna lise (mitmeliigilise) liikuvuse arendamine Tallinna, Tartu ja Pärnu funktsiona alsetes linnapiirkondades, mitte üksnes kohalike omavalitsuste projektide rahastamine ning eesmärgiks on saavutada sää stva liikuvuse väljundnä itajad ja rakenduskava eesmärgid. Määruse kohaselt pole tegemist üldise linna tä nava te meetmega, vaid sää stva liikuvuse meetmega, mille keskne eesmärk on vähendada autost sõltuvust ja kasvatada sää stvate liikumisviiside kasutust Tallinna, Tartu ja Pärnu linnades.
3.	Rahandusministeerium, 01.09.2026 kiri nr 1.1-11/3271-2	1. Eelnõuga tä iendatakse paragrahvi 7 lõikega 1¹ jä rgmises sõnastuses: „Alates 2026. aastast investeringu ka vasse nimetatud uue projekti abikõ lblikkuse periood on taotluse rahuldamise otsuses sä testa tud ajavahemik, millal projekti tegevused algavad ja lõpevad, ning mis peab jää ma ajavahemikku 1. jaanuar 2021. a kuni 31. oktoober 2030.“ Kuigi „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava perioodiks 2021–2027“ viimase muudatusega (ReArm) ka asnes Eestile võimalus pikendada abikõ lblikkuse perioodi aasta võ rra kuni 2030. a lõpuni, <u>ei pea rahandusministeerium põhjendatuks selle lisa-aasta arvestamist uute projektide puhul juba taotluste esitamisel</u>. Pa lume seada eesmärgiks viia projektid ellu hiljemalt 31. detsembriks 2029. a. Lisa-aasta kasutamise võimalus on üksnes ootamatuteks ja põhjendatud erandjuhtudeks, et	Mitte arvestada. Euroopa Liidu ja siseriiklik¹¹ õigus võimaldavad kulude abikõ lblikkust kuni 31. detsembrini 2030. Kliimaministeeriumi hinnangul ei ole põhjendatud piirata pärast 2026. aastat investeringute ka vasse lisatavate projektide abikõ lblikkust varasema tä htajaga. Uute linna lise liikuvuse taristuprojektide ettevalmistamine, projekteerimine, hanked ja ehitus kestavad üldjuhul mitu aastat ning projektide realistlik elluviimisperiood võib ki ulatuda 2030. aastasse. Muudatus aita b maandada vahendite kasutamata jäämise riski ning võimaldab valida

¹⁰ Riigi Tugiteenuste Keskus. 2021–2027 rakendusperiood. –

<https://www.rtk.ee/toetuste-ulevaated-oigusaktid/euroopa-liidu-valisvahendid/rakendusperiood-2021-2027#rakenduskava-2021-2027>.

¹¹ Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused. – [RT I, 16.07.2026, 5](#).

		tagada tegevuste ning rahastuse õigeaegne rakendamine, arvestades ühtlasi, et uus EL-i eelarveperiood algab 2028. aastal.	parima sisulise mõjuga projekte, ning mitte üksnes selliseid projekte, mida on võimalik lõpetada lühema tähtaaja tõttu kiirendatud korras. Kooskõla rakenduskava ja Euroopa Liidu õigusega on tagatud.
4.	Rahandusministeerium	2. Palume investeringute kava muutmisel ning investeringute kava projektide toetamisel tagada projektide toetatavate tegevuste ja kulude kooskõla kinnitatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“.	Kliimaministeerium jälgib jooksvalt, et kooskõla rakenduskavaga oleks tagatud. Seejuures on Kliimaministeerium teadlik, et rakenduskava on 2026. aasta sügise seisuga muutmisel ning esitab omalt poolt vajalikud muudatused esimesel võimalusel.
5.	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (ReM), 25.08.26 kiri nr 1.4-2/2037-1	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium kooskõlastab Kliimaministeeriumi määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ muutmise eelnõu alljärgnevate märkustega arvestamisel: 1. Seletuskirja punktis 4 kirjeldatakse peamiselt meetme üldist positiivset mõju majandusele ja regionaalarengule, kuid ei hinnata kavandatava muudatuse konkreetset mõju. Seetõttu palume selgitada, kuidas mõjutab vahendite ümbersuunamine toetusteks kavandatud Tallinna, Tartu ja Pärnu piirkondade eelarvete senist jaotust ning kavandatud mõju säästvale liikuvusele. 2. Seletuskirjast ei selgu, kas kavandatav muudatus on kooskõlas Tallinna, Tartu ja Pärnu linna piirkondade strateegiate eesmärkide ning arendus- ja tegevussuundadega. Palume kooskõla hinnata vastav selgitus seletuskirjas esitada. 3. Seletuskirjas esineb ebakõla ärajäävate projektide osas. Sissejuhatustes viidatakse Tallinna Liivalaia tänav trammi- ja jalgrattatee ning Tartu Laia tänav jalgrattatee rajamise takerdumisele, kuid punktis 5 nimetatakse Liivalaia projekti kõrval Narva maantee jalgrattatee ehitusest loobumist. Palume esitada teave ühtlustada ja täpsustada, milliste projektide arvelt vahendid vabanevad.	Arvestatud. Kliimaministeerium tänab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumit tähelepanekute eest. Määruse eelnõu seletuskirja on täiendatud vastavalt. Punkti 2 juures on eeldatud, et „kavandatav muudatus“ all on silmas peetud RBE lisandumist taotlejana ning tema säästva linnalise liikuvusega seotud tegevuste rahastamist. Kliimaministeerium saab kinnitada, et muudatus on kooskõlas Tallinna¹², Tartu¹³ ja Pärnu¹⁴ linnapiirkondade arengudokumentides seatud eesmärkidega, mis näevad ette jalgsi liikumise, jalgrattaliikluse, ühistranspordi kasutuse ja mitmeliigiliste ühenduste arendamist. Ühtlasi on Tallinna ja Pärnu arengudokumentides Rail Baltic olulise taristuna ära märgitud (Tartust Rail Balticu trass läbi ei lähe ning seega pole see asjakohane Tartu puhul). Ühtlasi, kavandatav muudatus ei muuda projekti valikukriteeriume ega meetme eesmärke. Ka uued projektid peavad panustama määruses sätestatud väljundnäitajatesse ning toetama säästva liikuvuse

¹² Tallinna jätkusuutliku linna liikuvuse kava. – <https://www.tallinn.ee/et/media/525704>.

Tallinna rattastrateegia 2018–2027. – <https://www.tallinn.ee/et/media/299234>.

¹³ Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava 2020–2040. – https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Linnavarad/SECAP/Tartu_jalgrattastateegia.pdf.

¹⁴ Pärnu arengukava aastani 2035. – https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4291/1202/4007/Arengukava_2025.pdf.

Pärnu linna jalgrattaliikluse strateegia 2030+. – <https://edok.parnu.ee/public/index.aspx?itm=1706012>.

			eesmärkide saavutamist. Seetõttu säilib kooskõla linnapiirkondade kestliku arengu ja liikuvuse strateegiliste eesmärkidega sõltumata sellest, milline toetuse saaja konkreetset projekti ellu viib.
6.	Eesti Linnade ja Valdade Liit, 21.08.2026 kiri nr 2-3/205-2	1. Eelnõu kohaselt täiendatakse määruse § 5 lõiget 3 viitega „tänavaruumi giidile“ (edaspidi giid), mida tuleb järgida tiheasustusalal paikneva jalg- või jalgrattatee ehitamisel. Seletuskirjas käsitletakse giidi eelkõige juhendmaterjalina, mille eesmärk on toetada inimkeskse tänavaruumi kujundamist ja liiklejate hierarhiast lähtuvat planeerimist. Samas näeb eelnõu ette giidi juhendmaterjali järgimise kohustuse, mis võib anda sellele toetuse taotlejate jaoks sisuliselt siduva tähenduse. ELVL peab õigusselguse seisukohast küsitavaks lahendust, millega kehtestatakse määrukses kohustus järgida juhendmaterjali, mille õiguslik staatus ja kohaldamisulatus ei ole määruuse vastuvõtmise ajal üheselt selged. Selline viide ei võimalda taotlejal piisava kindlusega kindlaks teha, millised nõuded kohalduvad toetuse taotlemisel ja projekti elluviimisel. Tänavaruumi giid on oma olemuselt praktiline juhendmaterjal, mitte õigusakt. Kui selle järgimine muudetakse toetuse andmise tingimuseks, võivad taotlejale siduva mõjuga nõuded kujuneda väljaspooltava pärast õigusloome- ja kooskõlastamismenetlust. Probleemne on ka määruuses sisalduv dünaamiline viide juhendile, mida võib pärast määruuse jõustumist muuta ilma määrust ennast muutmata. Samuti jääb ebaselgeks, millisest giidi versioonist peab taotleja lähtuma ning kuidas mõjutavad võimalikud hilisemad muudatused juba esitatud või rahuldatud taotlusi ja elluviimisel olevaid projekte. Giidi järgimise kohustus võib põhjendamatult piirata kohaliku omavalitsuse kaalutlusruumi. Kohalikele omavalitsusele peab säilima võimalus valida konkreetsele asukohale sobiv lahendus, arvestades muu hulgas liiklussagedust ja -kiirust, liiklusohutust, olemasoleva tänavaruumi mõõtmeid, kehtivat üldplaneeringut ning projekti etapiviisilise elluviimise võimalusi. Toetuse hindamisel ei tohiks eelistada üksnes giidis kirjeldatud näidislahendustele vastavaid projekte, vaid arvestada tuleb ka kohalike vajadusi ja ruumilisi eripärasid. ELVL juhib tähelepanu ka sellele, et liiklejate hierarhia ning kvaliteetse ruumi põhimõtetega arvestamine on juba hõlmatud kehtivate planeerimis- ja projekteerimis põhimõtetega. Lisaks sätestab määruse § 19 nõuded projekti kooskõlale kvaliteetse ruumi ja „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtetega. Seetõttu ei ole seletuskirjas piisavalt põhjendatud, millist täiendavat õiguslikku või praktilist eesmärki täidab „tänavaruumi giidi“ nimetamine määruuses.	Arvestatud osaliselt. Kliimaministeerium mõistab, et tänavaruumi giidist lähtuv planeerimine põhjustab taotlejates ebakindlust, kuid tänavaruumi giidi määruuses nimetamise eesmärk ei ole kehtestada uusi õigusnorme ega piirata kohaliku omavalitsuse kaalutlusruumi, vaid tagada toetatavate investeeringute parem kooskõla riigi säästva liikuvuse, kvaliteetse ruumi ja liiklusohutuse eesmärkidega. Giid koondab tänapäevased tänavaruumi kujundamise põhimõtted ning aitab tõlgendada ja rakendada juba kehtivates strateegilistes dokumentides ja juhendmaterjalides sisalduvaid põhimõtteid. Määruuses sisalduv viide ei tähenda, et kõik giidis kirjeldatud lahendused muutuksid kohustuslikuks või et kohalikel omavalitsustel puuduks võimalus valida konkreetse asukoha eripärasid arvestavaid lahendusi. Projekte hinnatakse jätkuvalt terviklikult, võttes arvesse kohalike olusid, liiklusohutust, ruumilisi tingimusi ja projekti eesmärkide saavutamist. Seetõttu ei piira viide giidile põhjendamatult kohaliku omavalitsuse otsustusõigust. Lisaks on meetme eesmärk tagada riigi ja Euroopa Liidu vahenditest rahastatavate investeeringute võimalikult suur mõju säästva liikuvuse edendamisele. Kuna antud juhul on tegemist säästva liikuvuse meetmega, mille peamine eesmärk on suurendada ja lgsi, jalgrattaga liikumist ja ühistranspordikasutust ning vähendada pendelrändega seotud autokasutust, siis tänavaruumi giid on selle eesmärgi saavutamiseks asja kohane tugimaterjal.

		Sellest tulenevalt teeb ELVL ettepaneku jätta eelnõust välja määruse § 5 lõike 3 täiendamine viitega „tänavaruumi giidile“ ning säilitada kehtiv sõnastus. Samas kui eelnõu koostaja peab „tänavaruumi giidi“ nimetamist määruses siiski vajalikuks, tuleb määruses või vähemalt seletuskirjas üheselt täpsustada: • milline giidi versioon on kohaldatav; • millisest ajahetkest alates giidi järgimist nõutakse; • et giidi hilisemaid muudatusi ei kohaldata tagasiulatuvalt juba esitatud või rahuldatud taotlustele ega elluviimisel olevatele projektidele; • millised giidis esitatud nõuded või põhimõtted on taotlejale kohustuslikud ning millised soovituslikud; • millistel tingimustel võib taotleja kohalike ruumilisi, liikluskorralduslikke või tehnilisi asjaolusid arvestades põhjendatult valida giidis esitatust erineva lahenduse.	Viide giidile määrusest välja siiski ei jää, kuna selle eesmärk on tagada toetatavate investeeringute kooskõla inimkeskse ning säästvat liikuvust toetava tänavaruumi kujundamise põhimõtetega. Kliimaministeerium täiendab aga seletuskirja selgitusega, et tänavaruumi giidi käsitletakse meetme rakendamisel <u>suunava</u> juhendmaterjalina ning selle kasutamisel tuleb arvestada konkreetse projekti ruumilisi ja tehnilisi eripärasid. Samuti on täpsustatud, et eskiiside/projektilahenduste hindamisel ei eeldata üksnes giidis toodud näidislahenduste kasutamist.
7.	Eesti Linnade ja Valdade Liit	2. Eelnõuga täiendatakse määruse § 11 lõiget 1 ning lisatakse toetuse taotlejate hulka Euroopa Liidu raudteevõrgustikuga ühilduva 1435 mm rööpmelaiusega riigi raudteefrastruktuuri omav või selle ehitamist korraldav riigi äriühing. Seletuskirja kohaselt peetakse selle all silmas osaühingut Rail Baltic Estonia (edaspidi RBE). Tartu linn on väljendanud muret, et uue taotleja lisamine võib vähendada Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuse projektide rahastamiseks kasutada olevaid vahendeid ning suurendada konkurentsi sama rahastusallika kasutamisel. Meetme algne eesmärk on toetada suuremate linnapiirkondade säästva liikuvuskeskkonna arendamist ning selleks kavandatud rahastamine peab säilima ettenähtud ulatuses. RBE lisamine toetuse taotlejate hulka on ELVL-i hinnangul üldjuhul aktsepteeritav seda tingimusel, et selle tulemusena ei vähene kohalikele omavalitsustele kavandatud rahastuse maht ega halvene Tallinna, Tartu ja Pärnu võimalused oma säästva liikuvuse projektide elluviimiseks. Samuti ei tohi tekkida olukorda, kus Rail Balticu projektiga seotud tegevusi rahastatakse linnade säästva liikuvuse projektidele ette nähtud vahendite arvelt. Kuna määruse muutmise eelnõust ega seletuskirjast ei selgu piisavalt selgelt, millises mahus kavandatakse Rail Baltic Estonia projektide rahastamist, milliste vahendite arvelt seda tehakse ning kuidas tagatakse linnade projektidele ettenähtud rahastuse säilimine. Samuti tuleb selgelt eristada Rail Balticu põhitaristu rajamisega seotud kulusid tegevustest, mis teenivad vahetult säästva liikuvuse, linna ruumi kvaliteedi ja reisiterminalide kohaliku ligipääsetavuse eesmärgi. ELVL teeb ettepaneku täpsustada seletuskirjas ja vajaduse korral määruses: • RBE toetatavate tegevuste täpne seos meetme eesmärkidega; • RBE projektide rahastamise eristamine linnade säästva liikuvuse projektidele ette nähtud vahenditest;	Arvestatud osaliselt. RBE puhul saab toetada üksnes selliseid tegevusi, mis panustavad säästva linna lise liikuvuse eesmärkide saavutamisse ja parandavad reisijate ligipääsetavust, linna ruumi kvaliteeti või erinevate liikumisviiside integreeritust. Määruse muudatuse eesmärk ei ole vähendada Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade säästva liikuvuse projektidele kavandatud rahastust. OÜ Rail Baltic Estonia kaasamise vajadus tuleneb soovist võimaldada meetmest rahastada säästva liikuvuse eesmärkidega seotud tegevusi olukorras, kus meetme vahenditest jääb osa kasutamata või tekib võimalus toetada täiendavaid meetme eesmärkidega kooskõlas olevaid projekte. Vahendid vabanevad Tallinna linna säästva liikuvuse arendustegevustest (trammitee, jalgrattatee) ning vahendite ümbersuunamisega on võimalik nii Tallinna, Tartu kui ka Pärnu linnas teha täiendavaid investeeringuid säästvasse liikuvusse. See tähendab, et osalt algsest tinglikust Tallinna linna eelarvest liigub nüüd täiendavalt Tartu ja Pärnu linnalistesse projektidesse. Kuna igale linnale (sh KOVile) eraldi pole praeguses eelnõustamise kutses eelarvet ette

		• mille alusel tagatakse, et RBE lisamine taotlejate hulka ei vähenda linnade projektide rahastamiseks ette nähtud vahendite mahtu ega halvenda nende projektide elluviimise võimalusi; • kas RBE projektide rahastamiseks kasutatakse täiendavaid rahalisi vahendeid, eraldi selleks ette nähtud eelarveosa või üksnes neid vahendeid, mis jäävad linnade projektidest põhjendatult kasutamata.	seatud, siis konkureerivad kõik taotlejad vabanenud vahenditele (ca 16,16 mln eurot Tallinnast linna enda ettepaneku alusel) võrdselt. OÜ-d Rail Baltic Estonia ei kaasata meetmesse selleks, et ümberjagada linna dele kavandatud vahendeid, vaid selleks, et vältida olukorda, kus säästva liikuvuse eesmärkide saavutamiseks ette nähtud EL vahendid jäävad kasutamata linnade projektide ärajäämise või määramata ajaks edasilükkumise tõttu.
--	--	---	---