

Kliimaministri käskkirja „Perioodi 2021–2027 Pärnu linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava kinnitamine“ eelnõu seletuskiri

Käskkirja kehtestatakse Vabariigi Valitsuse 12. mai 2022. a määruse nr 55 „Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused“ (edaspidi *ühendmäärus*) § 42 lõike 1 ja kliimaministri 17. augusti 2023. a määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ (edaspidi *TAT määrus*) § 15 lõike 3 alusel.

Investeeringute kava koostamisel võetakse arvesse Pärnu linna kirjadega nr 10.5/461 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/461-1), 10.5/462 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/462-1), 10.5/463 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/463-1), 10.5/466 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/466-1), 10.5/468 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/468-1), 10.5/465 (täiendatud 29. jaanuaril 2024. a kirjaga nr 10.5/465-1) esitatud projektide investeeringute kirjeldusi. Projektide valikul lähtutakse kliimaministri 14. detsembri 2023. a käskkirja nr 1-2/23/513 „Perioodi 2021–2027 Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna taristu arendamise projektide valikukomisjoni moodustamine“ lisas 1 kinnitatud projektide hindamise metoodikast.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna eksperdid Ursula Sarnet (e-post: ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee, telefon: 715 3404) ja Triinu Tirmaste (e-post: triinu.tirmaste@kliimaministeerium.ee, telefon: 621 8050) ning õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Anna-Liisa Kotsjuba (tel: 6258998, e-post: anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee).

1. Sissejuhatus

Käskkirjaga kinnitatakse perioodi 2021–2027 Pärnu linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (edaspidi *investeeringute kava*) Euroopa Regionaalarengufondi (edaspidi *ERF*) toetuse mahus **12 051 890,20 eurot** (max ERF toetusega 70%), millele lisandub toetuse saaja omafinantseering vähemalt summas **5 165 095,80 eurot** (lisaks katab toetuse saaja kõik mitteabikõlblikud kulud ning projektide võimalikud kallinemised). Investeeringute kavas esitatakse ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

Investeeringute kava koostamiseks toimus 23.02.2024 projektide hindamise koosolek, kus projektidele anti valikukomisjoni poolt konsensuslikud hinded vastavalt projektide hindamise metoodikale. Kõik projektid, mis hindamisele esitati, olid kooskõlas TAT määruse § 12 kohaste projekti kvalifitseerimistingimustega (iga projekti kohta koostati kvalifitseerimise kontrollleht). Oma erapooletuse kinnitamiseks allkirjastasid Kliimaministeeriumivälised valikukomisjoni liikmed sõltumatuse deklaratsiooni, millega nad kinnitasid, et nende teadmise ja parima arusaamise järgi ei ole neil varasemaid, praegusi ega lähitulevikus esile kerkida võivaid fakte ega asjaolusid, mis võiksid nende sõltumatuse osapoolte silmis kahtluse alla seada.

Investeeringute kava alusel toetatakse alljärgnevat kuute jalgrattaliikluse prioriteedi projekti:

Nr	Projekti nimetus	Projekti rakendamise eeldatav tähtaeg	Projekti eeldatav abikõlblik kogusumma (eurodes)	Projektile eraldatav maksimaalne ERF toetuse summa (eurodes)	Toetuse saaja omafinantseering (eurodes)	Punktiskoor
1.	Aia ja Esplanaadi tänavate ümberehitus	II pa 2026– II pa 2027	552 472,00	386 730,40	165 741,60	4,75
2.	Supeluse tänava ümberehitus	II pa 2024– II pa 2025	1 265 625,00	885 937,50	379 687,50	4,65
3.	Raba tänava jalg- ja jalgrattatee ehitus	I pa 2024– I pa 2025	2 236 802,00	1 565 761,40	671 040,60	4,40
4.	Pargi tänava jalg- ja jalgrattatee ehituse I ja II etapp	II pa 2023– I pa 2026	1 056 947,00	739 862,90	317 084,10	3,85
5.	Pargi tänava jalg- ja jalgrattatee ehitus, III etapp	II pa 2026– II pa 2027	876 221,00	613 354,70	262 866,30	2,85
6.	Raba–Laia tänava silla ehitus	I pa 2023– I pa 2025	11 228 919,00	7 860 243,30	3 368 675,70	2,75
			17 216 986,00	12 051 890,20	5 165 095,80	

Hindamise detailsemad tulemused:

1. Aia ja Esplanaadi tänavate ümberehitus (4,75 punkti)

Tegemist on ühe parema projektiga meetmes. Projekt sai 0 punkti alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 0,88 km ehk 8,8% eesmärgist).

2. Supeluse tänava ümberehitus (4,65 punkti)

Tegemist on ühe parema projektiga meetmes. Projekt sai 0 punkti alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 0,88 km ehk 8,8% eesmärgist). Projekt ei saanud maksimumpunkte alakriteeriumis 2.3, milles hinnati tegevuste ajakava realistlikkust – investeeringukirjelduses olid esitatud erinevad ajavahemikud (2024–2025 ja 2026–2027).

3. Raba tänava jalg- ja jalgrattatee ehitus (4,4 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,7 km ehk 17% eesmärgist), alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust (puudused kauniduse aspektis, kuna Tööstuse tee poole polnud haljastust planeeritud) ning alakriteeriumis 3.1, milles hinnati ettenähtud tegevuste/lahenduste kuluefektiivsust (tunnel teeb projekti kallimaks ja ei ole kuluefektiivne viis tulemuste saavutamiseks).

4. Pargi tänava jalg- ja jalgrattatee ehituse I ja II etapp (3,85 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,96 km ehk 19,6% eesmärgist).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – 0 punkti, kuna puudusi on kõigis kolmes parameetris (kaunis, kaasav, kestlik). Ei ole arvestatud, et tegemist on miljööväärtusliku asukohaga.
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstistuse põhjendatust. Konsultant tagasisidestas, et *„Sellise ruumilise kvaliteediga park Pärnu kesklinnas miljööväärtuslikul alal on kõrge kohaväärtusega ja vajab esmase ruumilise kontseptsiooni koostamiseks kindlasti arhitekti/maastikuarhitekti tööd, peale mida saab hakata tegelema liikluslahendustega. Lisaks on kogu lahenduse kontseptsioonis jäetud kaalumata, kas autoliiklus peab üldse uult sillalt otse ranna suunas liikuma. On põhjust kaaluda, kas otseühendus võiks olla ainult rattaga ja jalgsi ning autoliiklus kasutaks vähem otsesemaid teekondi, kuna tänavate tihedus on autoliikluse vajadusteks selleks piirkonnas täiesti olemas.“*. Antud juhul ei ole Pärnu linn investeeringu kirjelduses täpsemalt liikluskorraldust lahti selgitanud, ka konsultandi ettepanekuga nõustuti üldiselt vaid tehnilistes osades.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati projekti kooskõlas „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega. Puudused olid ligipääsetavuse näitaja osas, kus ülekäigurajad olid liiga pikad ja eskiisi kohaselt ka reguleerimata. Niisamuti pole ristmikud kompaktsed, mis suurendab märkimisväärselt eriti erivajadusega ja eristuva vajadusega inimese ohuolukorda. Teemad olid ülevad eelnõustamise käigus ning Pärnu linn lubas projekteerimise käigus asja parandada.

5. Pargi tänava jalg- ja jalgrattatee ehituse III etapp (2,85 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – ei panusta oluliselt maakasutuse ja transpordi paremasse integreerimisse (läbimurre sõiduautodele, aga võiks olla ainult jalgsi- ja jalgrattaga liikujatele).
- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,56 km ehk 15,60% eesmärgist).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – 0 punkti, kuna puudusi on kõigis kolmes parameetris (kaunis, kaasav, kestlik). Ei ole arvestatud, et tegemist on miljööväärtusliku asukohaga. Ringristmik pikendab jalakäijate ja jalgratturite tervikteekonda.
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstistuse põhjendatust – läbimurre ei ole hästi põhjendatud. Pärnu linn esitas 04.03.24 e-mailiga Pargi läbimurde selgitused.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust – läbimurre ei ole põhjendatud ja selle vajalikkus ei ole arusaadav. Pärnu linn esitas 04.03.24 e-mailiga Pargi läbimurde selgitused.

Alakriteeriumi ümber ei hinnatud kuna projekt ületas lävendi ning jäi eelarve piiresse.

- Alakriteeriumis 3.2, milles hinnati planeeritud eelarve on realistlikkust ja mõistlikkust – Pargi läbimurde puhul tekkis küsimusi, kas planeeritud kulud on ikka vajalikud ja mõistlikud.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati projekti kooskõlas „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega. Puudused olid ligipääsetavuse näitaja osas, kus ülekäigurajad olid liiga pikad ja eskiisi kohaselt ka reguleerimata. Niisamuti pole ristmikud kompaktsed, mis suurendab märkimisväärselt eriti erivajadusega ja eristuva vajadusega inimese ohuolukorda. Teemad olid ülevad eelnõustamise käigus ning Pärnu linn lubas projekteerimise käigus asja parandada.

6. Raba-Laia tänava silla ehitus (2,75 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – puudlik sünergia maakasutuse ja transpordi paremas integreerimises (või olemasoleva tänavaruumi ümberjagamine säästva liikuvuse kasuks).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – puudusi on kõigis kolmes parameetris (pole puhkekohti, materjalikasutus).
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstistuse põhjendatust – silla otstes olevate ringristmike juures võiksid ülekäigurajad olla lähemal ristmikule, pole tagatud jalakäijate ja jalgratturite mugavust.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust. Siinkohal tekkis küsimusi projekti mõjususes võrreldes teiste linna esitatud projektidega.
- Alakriteeriumis 3.1, milles hinnati, kas ettenähtud tegevused/lahendused on kuluefektiivne viis planeeritud väljundite/tulemuste saavutamiseks. Antud juhul on silla ehitus väga kallis ja säästva liikuvuse osa proportsioon kogumaksumusest on küsitav ning võrreldes teiste linna esitatud projektidega saanuks palju rohkem häid säästva liikuvuse projekte linnas ellu kutsuda.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati projekti kooskõlas „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega – esineb küsitavusi ligipääsetavuse osas. Puudused olid ligipääsetavuse näitaja osas, kus ülekäigurajad on ristmikust liiga kaugel, teekonnad pikenevad ja lähenemised ülekäiguradadele on ohtlikult paigutatud. Erivajadusega ja eristuvate vajadustega liiklejate puhul tuleks arvestada võimalikult ohutu liikumisteedkonnaga. Teemad olid ülevad eelnõustamise käigus ning Pärnu linn lubas projekteerimise käigus asja parandada.

Pärnu linna jalgrattaliikluse prioriteedi eelarve oli kliimaministri 09.06.2023 kirja nr 25-8/3145-1, millega kutsuti linnu eelkonsultatsioonile säästva liikuvuse toetamise projektide ettevalmistamisel, kohaselt 12 000 000 eurot. Kuna mitmeliigiliste ühenduste prioriteedi eelarves jäi esialgu raha üle, siis otsustas minister osa ülejäägist suunata Pärnu viimase punktiskooriga projektile, et rahastusel säiliks 70/30 proportsioon.

Investeeringute kava koostatakse ning toetust antakse kooskõlas *ÜSS2021_2027* § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“ (edaspidi *rakenduskava*) poliitika eesmärgi nr 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskonna edendamine osana üleminekust CO₂-neutraalsele

majandusele” meetmega nr 21.2.5.1 „Säästva mitmeliigilise linna liikumiskeskonna edendamine”.

Investeeringute kavas nimetatud investeeringuprojekt aitab muuhulgas saavutada Eesti 2035¹ sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärged ja mõõdikuid „**vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu**“ ning arvestavad Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (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 (ET L 231/159, 30.06.2021, lk 159–706), artiklis 9 nimetatud horisontaalseid põhimõtteid.

Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2035² (edaspidi *TŁAK*) kohane transpordi tulemusvaldkonna eesmärk on vähendada transpordi CO₂-heidet 1700 kilotonnini (*Fit for 55* kohaselt 2030. aastaks koguni 1657 kilotonnini). Rahastavate jalgrattateede projektide rakendamise laiem eesmärk, mis tuleneb samuti TŁAKist, on linnapiirkondades säästva liikuvuse soodustamine kasutajasõbralike, funktsionaalsete ja ohutute rattateevõrgustike välja arendamisel linnapiirkondades.

Meede 21.2.5.1 on kooskõlas „ei kahjusta oluliselt“ ja kliimakindluse põhimõtetega.

Aktiivsete liikumisviiside kasutuse jätkuvaks kasvuks tuleb projektide rakendamise tulemusel 2029. aastaks ehitada **9,43 km jalgrattataristut** (moodustades 94,3% rakenduskava väljundnäitaja „toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu“ sihttasemest).

2. Käskkirja sisu

Käskkirjaga kinnitatakse investeeringute kava nimekiri, mille lisas on esitatud ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

3. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele

Käesoleva käskkirja aluseks on ÜSS2021_2027 alusel antud õigusaktid, mis on kooskõlas vastavate ELi õigusaktidega.

Käesolev käskkiri on muuhulgas kooskõlas järgmiste (EL) määrustega:

- 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 (ühissätete määrus);
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu nii ühendmääruses, TAT määruses, kui ka käesolevas käskkirjas nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhendada neist,

¹ www.eesti2035.ee

² Leitav: <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

arvestades TAT määruses ja ÜSS2021_2027 alusel antavatest Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatust.

4. Käskkirja mõju

Käskkiri on vajalik rakenduskava elluviimisel, reguleerides toetuse kasutamist jalgrattateede prioriteedis. Rakenduskava tulemuste saavutamiseks aitab käskkiri kaasa eelkõige Eesti keskkonnaseisundi, majandusarengu ja regionaalarengu edendamisele. Käskkiri ei mõjuta riigi julgeolekut ega välissuhtlemist.

Rakenduskava eesmärkide täitmist rahastatakse meetme 21.2.5.1 eelarvest investeeringute kavade rahastamisskeemiga, mille jalgrattateede prioriteedi eelarve on 36 miljonit eurot (sh Pärnu linnale 12 miljonit eurot) ning millest käesoleva käskkirjaga Pärnu linna jalg- ja jalgrattateede ehitamiseks eraldatakse ERFi **12 051 890,20** eurot. Jalgrattateede prioriteedi eelarve suurendamist on plaanis taotleda mitmeliigiliste prioriteedi vahendite arvelt. Vastavad muudatused kinnitatakse meetmete nimekirja muudatusega Vabariigi Valitsuse poolt KliMi ettepanekul.

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb Pärnu linnal endal katta.

5. Kooskõlastamine

Käskkirja eelnõu on kooskõlastatud enne selle kinnitamist ametkondlikult e-kirja teel Rahandusministeeriumi ja Korraldusasutusega (Riigi Tugiteenuste Keskus, RTK). Tagasiside eelnõule esitati mõlema asutuse poolt 23.04.24 elektronposti teel ning tagasisidega arvestamise tabel on vormistatud käesoleva seletuskirja lisas.

Lisa. Ametkondliku kooskõlastamise tagasisidega arvestamise tabel

Kliimaministri käskkirja „Perioodi 2021–2027
Pärnu linna säästva liikuvuse infrastruktuuri
arendamise investeeringute kava kinnitamine“
eelnou seletuskiri
Lisa

Ametkondliku kooskõlastamise tagasisidega arvestamise tabel

Nr	Tähelepaneku tegija	Tähelepaneku sisu	Rakendusasutuse/ kommentaar	taotleja
1.	RaM, Merlin Sepp 23.04.24 e-kirjaga	Palume investeeringute kava projektide toetamisel (eelkõige projekt nr 6. „Raba–Laia tänava silla ehitus“) tagada projektide toetatavate tegevuste ja kulude kooskõla rakenduskavas kirjeldatu ja abikõlblike kulude käsitleusega. Samas loodame, et hindamisel väljatoodud puudustega tegeletakse ning projekti ning tulemuste kvaliteeti on võimalik elluviimisel parandada.	Projekti hindamisel valikukomisjoni poolt välja toodud tähelepanekud on sellised, millega on projekti kriteeriumitele hinde andmisel arvestatud. Projekt on ületanud vajaliku lävendi (2,7), et pääseda investeeringute kavas. Jalakäijate ja jalgratturite osa moodustab Raba–Laia tänava silla kogumaksumusest 39,1% (toetuse saaja ehitusinseneri poolt kinnitatud), mis on taotlejal olnud ka aluseks käesoleva ERF toetusprojekti abikõlbliku maksumuse arvutamisel.	
2.	-, -	Eelnõu kava tabeli viienda tulba päises on kasutatud lühendit ÜF, mis tavaliselt tähistab Ühtekuuluvusfondi. See meede on aga rahastatud Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF), mille lühendit on kasutatud ka sama tabeli kuuenda tulba päises. Palume korrigeerida.	Parandatud.	
3.	-, -	Palume aga üle kinnitada, et kõigi rajatavate teelõikude puhul on tegemist uute jalgrattateedega nagu eeldati näitaja passis. Juhul, kui jalgrattatee on juba projekti eelselt olemas, siis vastavalt EK ühise näitaja RCR64 „Sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv aastas“ tuleb esitada ka näitaja algtase ehk projekti eelselt rattatee kasutajate arv aastas.	Mõningatel juhtudel võis eelnevalt olemas olla jalgte, mis on teatavasti mitmeotstarbeliselt kasutatav liiklusseaduse mõistes. Liiklusseaduse mõistes, jah – kõigi projektide puhul saab mh olemas tegemist uute jalgrattateede rajamisega (jalakäijad ja jalgratturid eraldatud).	
4.	RTK, Kaisa Alto ja Kaidi Kenkmann 23.04.24 e-kirjaga	RTK'l tähelepanekud, märkused puuduvad.	Arvesse võetud.	