

**Taristuministri käskkirja „Kliimaministri 17. juuli 2024. a käskkirja nr 1-2/24/299
„Perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise
investeeringute kava kinnitamine“ muutmise“ eelnõu seletuskiri**

Käskkiri 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“¹ (edaspidi *TAT määrus*) § 15 lõike 3 alusel.

Investeeringute kava koostamisel võetakse arvesse Tallinna linna 14. augustil 2024. a esitatud kirjaga nr 1-12/612-6 Pelguranna trammi tee ehitamise investeeringu kirjeldust investeeringute kava täiendamiseks. 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.

Lisaks esitas Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet 24.10.2024 kirjaga nr 6-4/1652-2 muudatusettepaneku investeeringute kavas projekti nr 2021-2027.2.05.24-0025 „Lilleküla mitmeliigiline ühistranspordisõlm“ nime muutmiseks projekti sisu muutmata.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (e-post: ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee, telefon: 715 3404) ning õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Rene Lauk (tel: 626 2948, e-post: rene.lauk@kliimaministeerium.ee).

1. Sissejuhatus

Käskkirjaga kinnitatakse perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (edaspidi *investeeringute kava*) **kogumaksumusega 78 754 940 eurot**, millest Euroopa Regionaalarengufondi (edaspidi *ERF*) toetuse maht on **55 128 458 eurot** (max ERF toetusega 70%) ning toetuse saaja omafinantseering vähemalt summas **23 626 482 eurot** (lisaks katab toetuse saaja kõik mitteabikõlblikud kulud).

Hetkel pole ERF toetuse jäägi summa **5 871 542 eurot** (see jaguneb jalgrattateede prioriteet 1 273 792,80 eurot ja trammiliikluse prioriteet 4 597 749,20 eurot) osas otsust tehtud. Meetme eelarve jäägid kasutatakse vastavalt TAT määruuses sätestatud tingimustele.

Investeeringute kavas esitatakse ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

Käesolevalt täiendatakse kliimaministri 17. juuli 2024. a käskkirja nr 1-2/24/299 ühe projekti – Pelguranna trammi tee ehituse võrra ning muudetakse projekti nr 2021-2027.2.05.24-0025 „Lilleküla mitmeliigiline ühistranspordisõlm“ nime (ilma projekti sisu/ eesmärki muutmata).

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/122082023001>

14. augusti 2024. a oli hindamisel Tallinna Pelguranna trammi projekti lahendus V1 14.08.24 Linna poolt esitatud muudetud kujul.

19.06.2024 esitas Tallinna LV oma kirjaga nr 1-12/612-5 (vastuseks KLIMi 11.04.2024 kirjale nr 19-1/24/229-2) hindamiseks Pelguranna trammi lahenduse V3. Augusti alguses andis Tallinna LV teada, et V3 lahenduse asemel peaks siiski edasi minema V1 lahendusega ja nii saabus projekti hindamise päeval 14.08.24 Tallinna LV kiri nr 1-12/612-6, milles „*Tallinna Transpordiamet, Tallinna Strateegiakeskus, Tallinna Linnaplaneerimise Amet ning Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet on kaalunud Pelguranna trammitee alternatiivseid lahendusi ja on ühisel seisukohal, et Tallinna linna eelistus on alternatiiv V1, mille kohaselt Pelguranna tramm liigub Puhangu tänaval lõpp-peatusega Stroomi rannas.*“

Linna kirja kohaselt võimaldab trammi kavandamine Puhangu tänavale tulevikus trammiteed pikendada piki rannaparki kuni Meeruse ja Bekkeri arendusaladeni. Samuti on võimalus trammitee rajamisega Puhangu tänavat disainida kaasaegseks ja kvaliteetseks tänavaruumiks, sh suurendada haljasala. Alternatiiv V1 kohaselt tagab Puhangu tänaval tramm mugava liikumise ja on kättesaadav erakordselt suurele arvule elanikele, kuna paikneb Pelguranna elurajooni keskel.

Pelguranna trammitee projekt (V1 lahendus) on hinnangulise maksumusega **28 405 262 eurot** (sh abikõlblik käibemaks), millest ERF toetus (70%) moodustab **19 883 683,40 eurot**. Projekti raames ehitatakse ca 1,8 km uut trammiteed.

Pelguranna trammitee projekt sai konsensuslikul hindamisel **3,8 punkti** ja ületas sellega lävendi (2,7 p).

Hindamise täpsemad tulemused, kus projekt ei saanud maksimum punkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärgi ning meetme eesmärkidesse, aga ka maakasutuse ja transpordi planeerimise paremasse integreerimisesse ja sünergiat teiste sama piirkonna sama sekkumise või sama piirkonna teise sekkumisega. Siinkohal ei saanud tuua sünergiat Tallinna linna teiste sama sekkumise projektidega. Selgusetuks jäid ka eskiisidel olevate jalg- ja jalgrattateede väljaheitamine: kas need rajatakse projekti raames Tallinna linna eelarvest või ehitatakse mõnel muul ajal jne.
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – esteetika on jäänud üldiseks (pole piisavalt läbi mõeldud), kauniduse ja kaasamise aspektis esines küsitavusi. Lisaks **tuleb taotlejal siinkohal ligipääsetavuse seisukohalt tagada, et trammitee ületuskohad oleksid ohutud ja samatasandilised - sh jalgteed, mis ristuvad trammiteedega. Teekatted peavad olema õiged ja eelnevalt informeeritud** (erivajadustega inimestele viidatud).
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust – lisaekspertiis leidis parandamist vajavaid nüansse, mida Tallinn lubas alles projekteerimise faasis arvestada.
- Kuigi alakriteerium 2.3 sai maksimaalsed punktid (ajakava on tunnetuslikult realistlik, arvestades täna näiteks Vanasadama ehitusetappe), siis tuleb siin ära märkida (väga oluline on hea projektijuhtimine!), et juhul kui projektis tuleb ette ettenägematuid viivitusi (projekti lõpptähtaeg on täpselt perioodi lõpus), **võib tekkida risk, et projekti ei viida ellu programmi perioodi jooksul**, mistõttu võivad rakenduda finantskorrektsioonid. Sellest tulenevalt peab **Rakendusüksus seadma toetuse**

rahuldamise otsuses taotlejale/ toetuse saajale projekti elluviimisel kontrollitavad vaheetapid, et veenduda, et projekt on ajakavas ning valmib tähtajaks.

Selleks, et trammitee ehitus oleks jälgitav ja ka toetuse saajale selge, millistele kriteeriumidele ta peab vastama, siis tuleb rakendusüksusel toetuse rahuldamise otsuses märkida lisaks ka alljärgnev info:

- järgida kliimakindluse analüüsis toodud ettepanekuid ja lahendusi kliimakindluse tagamiseks;
- järgida "ei kahjusta oluliselt" hindamise analüüsis toodud ettepanekuid ja lahendusi ning
- Euroopa Uue Bauhausi põhimõtet ja taotluses esitatud teavet.

Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti 24.10.2024 kirjaga nr 6-4/1652-2 esitatud muudatusettepaneku kohaselt: „[Tallinna Linnavolikogu 03.10.2024 määrusega](#) nr 13 kinnitati aastateks 2025–2028 Tallinna eelarvestrateegia ja Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“ rakenduskava.

Eelarvestrateegia menetluse käigus tegi linna juhtkond ettepaneku muuta Lilleküla mitmeliigilise ühistranspordisõlme nimetust. Säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise mitmeliigilise taristu prioriteedi projekti puhul on tegemist perspektiivse Kristiine liikuvuskeskuse rajamise ühe etapiga, mistõttu tuleks selguse huvides kasutada Euroopa Regionaalarengu Fondist kaasfinantseeritava projekti nimetuses „Lilleküla“ asemel nimetust „Kristiine“.

Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku muuta Kliimaministeeriumi 17.07.2024 kärkkirjaga nr 1 2/24/299 kinnitatud perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava mitmeliigilise taristu prioriteedi projekti „Lilleküla mitmeliigiline ühistranspordisõlm“ nimetust ja sõnastada see järgmiselt „Kristiine ühistranspordisõlm“.

Rakendusasutus, olles kaalunud taotleja soovi ja põhjendusi projekti nime muutmisel, kuid arvestades asjaolu, et Lilleküla projekt on vaid esimene etapp suuremast projektist, otsustab projekti uueks nimeks kinnitada: „**Kristiine ühistranspordisõlm, I etapp**“.

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 2035² sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärgi ja mõõdikuid „**vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö 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-

² www.eesti2035.ee

ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ET L 231/159, 30.06.2021, lk 159–706), artiklis 9 nimetatudhorisontaalseid põhimõtteid.

Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2035³ (edaspidi *TLAK*) kohane transpordi tulemusvaldkonna eesmärk on vähendada transpordi CO₂-heidet 1700 kilotonnini (*Fit for 55* kohaselt 2030. aastaks koguni 1657 kilotonnini). Rahastavate säästva liikuvuse projektide rakendamise laiem eesmärk, mis tuleneb samuti TLAKist, on linnapiirkondades ühendatud liikuvuse arendamine, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside arendamisse ning lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

Meede 21.2.5.1 on kooskõlas „ei kahjusta oluliselt“ ja kliimakindluse põhimõtetega. Tallinna linn esitas kliima ja keskkonnaga seotud uuendatud dokumendid e-mailiga RTK projektide keskkonnaekspertidele ja rakendusasutusele 16. veebruaril 2024.

Aktiivsete liikumisviiside kasutuse jätkuvaks kasvuks ehitatakse jalgrattaliikluse prioriteedis projektide rakendamise tulemusel 2029. aastaks 9,41 km jalgrattataristut (moodustades 94,1 % rakenduskava väljundnäitaja „toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu“ sihttasemest), mitmeliigilise taristu prioriteedis rajatakse vähemalt üks uus või ajakohastatud mitmeliigiline ühendus (moodustades 100% rakenduskava väljundnäitajast „uued või ajakohastatud mitmeliigilised ühendused“) ning trammiliikluse prioriteedis rajatakse vähemalt 3,2 km uut trammitaristut (moodustades ca 106,67% rakenduskava väljundnäitaja „uute trammi- ja metrooliinide pikkus“ 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 juhinduda neist, 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

³ Leitav: <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

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 Tallinna linnale 12 miljonit eurot), mitmeliigilise taristu eelarve on 16 miljonit eurot (sh Tallinna linnale 9 miljonit eurot), trammiliikluse prioriteedi eelarve on 40 miljonit eurot ning millest käesoleva käskkirjaga Tallinna linna jalg- ja jalgrattateede ehitamiseks eraldatakse ERFi **10 090 334,10**, mitmeliigilise ühistranspordisõlme ehitamiseks **9 635 873,10 eurot** ja kahe uue trammiliini ehitamiseks **35 402 250,80 eurot**. Tallinna osa mitmeliigilise taristu prioriteedi eelarve suurendamine toimus juba kliimaministri 17. juuli 2024. a käskkirjaga nr 1-2/24/299 Tallinna jalgrattaliikluse prioriteedi vahendite (ülejäak hetkel 1 909 665,9 eurot) arvelt.

Hetkel pole ERF toetuse jäägi summa **5 871 542 eurot** (see jaguneb jalgrattateede prioriteet 1 273 792,80 eurot ja trammiliikluse prioriteet 4 597 749,20 eurot) osas otsust tehtud. Meetme eelarve jäägid kasutatakse vastavalt TAT määruses sätestatud tingimustele.

Vastavad muudatused meetmete nimekirjas kinnitatakse meetmete nimekirja muudatusega Vabariigi Valitsuse poolt KliMi ettepanekul pärast kõikide investeeringute kavade kinnitamist.

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

5. Kooskõlastamine

Käskkirja eelnõu kooskõlastati enne selle kinnitamist ametkondlikult e-kirja teel Rahandusministeeriumi, kes kooskõlastas (09.09.2024) eelnõu märkusteta ja Korraldusasutusega (Riigi Tugiteenuste Keskus, RTK), kes kooskõlastas (09.09.2024) eelnõu märkustega, mis on kajastatud käesoleva seletuskirja lisas.

Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti 24.10.2024 kirjaga nr 6-4/1652-2 esitatud muudatusettepaneku kohase projekti nime muutmise näol on tegemist tehnilise muudatusega ning sellest teavitatakse Rahandusministeeriumit, korraldusasutust ja rakendusüksust ilma ametkondlikku kooskõlastust läbi viimata.

Taristuministri käskkirja „Kliimaministri
17. juuli 2024. a käskkirja nr 1-2/24/299
„Perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva
liikuvuse infrastruktuuri arendamise
investeeringute kava kinnitamine“ muutmine“
eelnoõ seletuskirja
Lisa

Ametkondliku kooskõlastamise tagasisidega arvestamise tabel

Nr	Tähelepaneku tegija	Tähelepaneku sisu	Rakendusasutuse/ kommentaar	taotleja
1.	Riigi Tugiteenuste Keskus, 09.09.2024	„Selleks, et trammittee ehitus oleks jälgitav ja ka toetuse saajale selge, millistele kriteeriumidele ta peab vastama, siis tuleks toetuse rahuldamise otsuses märkida info: • järgida kliimakindluse analüüsis toodud ettepanekuid ja lahendusi kliimakindluse tagamiseks; • järgida "ei kahjusta oluliselt" hindamise analüüsis toodud ettepanekuid ja lahendusi ning • Euroopa Uue Bauhausi põhimõtet ja taotluses esitatud teavet.“	Nõus. Rakendusüksus jälgib, et vastav info saab toetuse rahuldamise otsusesse.	