

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 abilinnapea 11.07.2025 kirjaga nr 1-12/612-10 dokumendid, mille investeeringute kirjeldustes olevad ilmselged ebatäpsused (kilometraaž jmt) parandati ja esitati Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti poolt uuesti 14.07.25 e-kirjaga (allkirjastatuna Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja asetäitja poolt) investeeringute kava muutmiseks. Projektide läbivaatamisel ja uuesti hindamisel 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 meetodikast.

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 nõunik ... (tel: ..., e-post: ...).

1. Sissejuhatus

Tallinn esitas 05.03.2025 kirjaga nr 8-7/548-1 teatise, et nad planeerivad Liivalaia tn trammitee ja jalgrattatee osa ümber projekteerida (eelneva 2+1 sõidutee lahenduse asemel on Liivalaia tänaval kavas 2+2 sõidutee). Linn esitas 30.05.2025 kirjaga nr 1-12/612-2 Liivalaia tn uue eskiisi koos lisadokumentidega ning ettepanekud teiste Tallinna investeeringute kavas olevate või kava koosseisu lisatavate projektide osas, millele Kliimaministeerium (edaspidi ka rakendusasutus) vastas liikuvuse asekanstleri 12.06.2025 kirjaga nr 19-1/24/229-10 ning esitas rakendusasutuse soovitusel ja ettepanekud eskiisi ning lisadokumentide parandamiseks ja täiendamiseks. **Sellega saab lugeda Liivalaia tn projektide eelnõustamine läbituks.**

Dokumendid rakendusasutusele ülevaatamiseks, hindamiseks ja investeeringute kava muutmiseks esitati Tallinna abilinnapea 11.07.2025 kirjaga nr 1-12/612-10, mille investeeringute kirjeldustes olevad ilmselged ebatäpsused (kilometraaž jmt) parandati ja esitati Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti poolt uuesti 14.07.25 e-kirjaga (allkirjastatuna Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja asetäitja poolt).

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*) maksimaalne toetuse

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

maht on **55 128 458 eurot** (ERF toetusega max 70%) ning toetuse saaja omafinantseering vähemalt summas **23 626 482 eurot** (lisaks katab toetuse saaja kõik mitteabikõlblikud kulud).

Investeeringute kavas esitatakse ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

Käesolevalt muudetakse kliimaministri 17. juuli 2024. a käskkirjaga nr 1-2/24/299 kinnitatud investeeringute kava projektide andmeid ning täiendatakse ühe projekti võrra – Narva mnt rattatee lõigus Pronksi tn – Russalka ristmik.

12. augustil 2025. a olid projektide valikukomisjonis läbivaatamisel või uuesti hindamisel järgmised projektid:

- Pärnu mnt rattatee lõigus Vabaduse väljak – viadukt (projekti rakendamise aeg, väljundnäitaja muutus)
- Liivalaia tn rattatee (projekti nimetus, rakendamise aeg, väljundnäitaja, eelarve, eskiislahendus)
- Liivalaia trammitee (projekti rakendamise aeg, eskiislahendus)
- Pelguranna tramm (projekti rakendamise aeg)
- Narva mnt rattatee lõigus Pronksi tn – Russalka ristmik (läbivaatamisel ja uuesti hindamisel)

Projektidele antud hindepunktid vaadati üle ning hinnati osades hindekriteeriumides vajadusel uuesti. Projektide ülevaatamise tulemusena täpsustuvad osade projektide hindepunktid ning Linna ettepanekul muutuvad ka mõned detailid investeeringute kava nimekirjas.

Projektide ülevaatamine detailsemalt:

1. **Pärnu mnt rattatee lõigus Vabaduse väljak – viadukt** (ümber hindamisel kokku 4,2 punkti (enne 4,4 punkti))

Projekt ei saanud maksimumpunkte. Käesolevalt kajastatakse 6.03.2024 hindamisega võrreldes erinevad punktid alakriteeriumides, mida uuesti hinnati:

- Alakriteeriumis 3.1, milles hinnati ettenähtud tegevuste/lahenduste kuluefektiivsust – projekt sai hindepunktiks 3, kuna projekti ulatuse (väljundnäitaja km arv väheneb üle kahe korra²) vähenemisel pole see kõige kuluefektiivsem viis tulemuste saavutamiseks. Saavutatav muutus ei ole proportsionaalne maksumusega.

Tallinna linna 11.07.2025 kirjas nr 1-12/612–10 oli toodud, et Pärnu mnt objekti maa-ala muutmise ajendiks on hiljuti valminud Pärnu mnt viadukti tehnilise seisukorra ekspertiis, milles leiti, et viaduktil on vaja teostada kapitaalremont järgmise 5–10 aasta jooksul. Sellise teadmise valguses ei pea Linn mõistlikuks rattatee rajamist ilma viadukti samal ajal remontimata. Kapitaalremondi teostamine samaaegselt tekitab aga Pärnu mnt objektile lisanduvaid ajakavalisi riske, sest kapitaalremondi protsess on tehniliselt mõnevõrra ettearvamatu ning väga kulukas, mistõttu rahaliste vahendite leidmine linna eelarvest välisrahastuse perioodil võib

² 6.03.24 oli valikukomisjonis hindamisel kogemata (kinnitati ka investeeringute kavas) 2-kordne lõigu pikkus 3,8 km. Linn arvestas, et teeb ühelt poolt sõidura da ühe ühesuunalise rattatee niidi ja teiselt poolt teise, kuid lõigu pikkus sellest ei suurene. Investeeringute kavas oleks pidanud projekti õige väljundnäitaja olema ca 2 km ning nüüd ilma viaduktita ning Tondi tänavata on see ca 1,3 km (vähenemine ca 600–700 m).

osutada keerukaks. Linn rõhutab, et nad kavandavad viadukti kapitaalremonti koos rattateede rajamisega linna vahenditest ikkagi ülejäänud Pärnu maantee objektiga samas ajakavas (Linn näeb, et see on mõistlik ka liiklushäiringute minimeerimiseks), aga riskide maandamiseks seda välisrahastusega ei seo.

Linn projekti eelarve vähendamist ei taotlenud, vaid taotles hoopis eelarve suurendamist käibemaksu tõusu võrra. Projektide valikukomisjon otsustas eelarve suurendamise ettepanekut mitte rahuldada. Linn katab käibemaksutõusu osa oma vahenditest. Projekti kilometraaži vähenemisel peaks vähenema ka projekti eelarve. Kuna pole selgunud veel projekti ehitushanketulemused, siis projekti eelarve vähendamine tehakse vajadusel edaspidi järgmiste investeeringute kava muudatuste raames.

Projekti rakendamise algus- ja lõpptähtaeg lükkuvad perioodi viimasesse kolmandikku.

2. **Liivalaia tn rattatee** (ümber hindamisel kokku 3,3 punkti (enne 4,2 punkti))

Projekt ei saanud maksimumpunkte. Käesolevalt kajastatakse 6.03.2024 hindamisega võrreldes erinevad punktid alakriteeriumides, mida uuesti hinnati:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – projekt sai 3 punkti kuna esines peamine puudus: kui autoliiklusest tulenev müra ei vähene ja trammitee toob müra lisaks, siis olukord läheb halvemaks. Ettepanek: lisada rohesaari, see vähendab ka müra. Projekt-piirkiirus võiks olla 30 km/h (mürauring kinnitab sama).
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust (saavutada eesmärgid parimal moel) – projekt sai 3 punkti, kuna 6.03.2024 lahendus oli parem ja seega ei ole projekt mõjus parimal moel. Uue lahendusega on rattatee autod ele lähemal. Vähem on kõrghaljastust. Üks sõidurada on rohkem, mis tekitab trammitee lisandumisel täiendavaid müraprobleeme. Ettepanek: kaaluda eelmise (17.07.2024 käskkirjaga nr 1-2/24/299 kinnitatud investeeringute kavasse esitatud) eskiislahenduse elluviimist.

Projekti ulatuse vähenemise (Suur-Ameerika tn rattatee osa võrra) tõttu muutub projekti nimetus. Tallinn soovib Suur-Ameerika tn rattatee osa projektist välja võtta ning vabanevad vahendid suunata Narva mnt rattatee projekti. Projekti rakendamise algusaeg lükkub poole aasta võrra edasi.

3. **Liivalaia trammitee** (6.03.2024 antud hindepunktide koond 4,2 punkti jäeti muutmata, kuna hindepunktid on kooskõlas muutunud projektilahendusega ning jätkuvalt üles jäävad müra leevendamise ja ligipääsetavusega seotud küsimused, mille tõttu projekt ka varasemalt maksimum hindepunkte ei saanud)

Peamine erinevus Liivalaia tänava lahenduses võrreldes esialgse lahenduseskiisiga tuleneb Liivalaia tänava sõiduradade arvust – kui esialgses kirjelduses esitati variant, kus sõidurada oli lisaks ühistranspordiradadele kahes suunas kokku 3, siis projekteerimistingimuste menetluse käigus jõuti lahenduseni, kus radu on kokku 4. See omakorda suurendab võrreldes algse projektilahendusega tänaval mürataset.

Projekti rakendamise algusaeg lükkub poole aasta võrra edasi.

Investeeringute kavas projekti eesmärki ning näitajaid see muudatus ei mõjuta.

4. **Pelguranna tramm** (muutub projekti rakendamise algusaeg, projekti ei hinnatud ümber)

Projekti rakendamise algusaeg lükkub poole aasta võrra edasi.

5. **Narva mnt rattatee lõigus Pronksi tn – Russalka ristmik** (ümber hindamisel kokku 4,3 punkti (enne 4 punkti)) – *nimetatud projekt jäi esmakordsel hindamisel investeringute kava nimekirjast välja eelarve ammendumise tõttu.*

Projekt ei saanud maksimumpunkte. Käesolevalt kajastatakse 6.03.2024 hindamisega võrreldes erinevad punktid alakriteeriumides, mida uuesti hinnati:

- Alapunktis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust, sai projekti hindepunkti 5 (enne 3), kuna projektlahenduses³ on arvesse võetud rakendusasutuse eelnevat ettepanekut, et trammitee võiks olla tänava keskel ning sõiduradade arvelt rajada rattateed.

Tallinn taotleb võimalust, et Suur-Ameerika tn rattatee programmiperioodil ehitamata jätmisest vabanevad vahendid suunatakse Narva mnt rattatee ehituseks. Investeeringu kirjelduse kohane projekti eelarve oli 3 823 502,80 eurot, kuid tasandamaks Linna jalgrattateede prioriteedi kogueelarvet (varasemalt kinnitatud Linna investeeringute eelarve ei tohi suurened, samas väikest jääki ka pole mõtet jätta), lisatakse sekkumise kogumaksumuse ülejääk summas 73,20 eurot projektile „Narva mnt rattatee lõigus Pronksi tn – Russalka ristmik“ juurde. Projekti kogumaksumus on seega 3 823 576 eurot ning ERF toetus kuni 2 676 503,20 eurot.

Investeeringute kava muutmisega väheneb ehitatavate jalgrattateede kilometraaži arv 9,4 kilomeetrilt 7-le kilomeetrile. Osaliselt on selle põhjuseks Tallinna poolne rattateede kilometraaži arvestamise metoodika puudulikkus ja asjaolu, et rakendusasutus ei ole kilometraaži arvestamise metoodikat taotlejatele lahti kirjutanud, kuna arvas selle ilmselge olevat.

Kuigi Linn on oma korduvalt rõhutanud, et kõik projektid valmivad programmiperioodi jooksul, võib siiski tekkida risk, et mahukaid trammi- ja perioodi lõppu lükkunud projekte ei viida ellu programmi perioodi jooksul, mistõttu võivad rakenduda finantskorrektsioonid. Sellest tulenevalt peab Rakendusüksus (RTK) seadma toetuse rahuldamise otsuses taotlejale/toetuse saajale projektide elluviimisel kontrollitavad vaheetapid, et veenduda, et projektid on ajakavas ning valmivad tähtjaks.

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 2035⁴ 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

³ https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Taotluse%20lisa_eskiis_1.pdf

⁴ www.eesti2035.ee

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 2021–2035⁵ (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 11.07.2025 kirjaga nr 1-12/612-10.

Aktiivsete liikumisviiside kasutuse jätkuvaks kasvuks ehitatakse jalgrattaliikluse prioriteedis projektide rakendamise tulemusel 2029. aastaks 7 km jalgrattataristut (moodustades 70% 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 käskkirja 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, arvestades TAT määruses ja ÜSS2021_2027 alusel antavatest Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatust.

⁵ Leitav: <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

4. Käskkirja mõju

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

Rakenduskava eesmärkide täitmist rahastatakse meetme 21.2.5.1 eelarvest investeeringute kavade rahastamisskeemiga, mille jalgrattateede prioriteedi investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on 35,53 miljonit eurot (sh Tallinna linnal ligi 10,1 miljonit eurot), mitmeliigilise taristu investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on 10,25 miljonit eurot (sh Tallinna linnal 9,6 miljonit eurot), trammiliikluse prioriteedi investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on 35,4 miljonit eurot.

Seoses välisvahendite sisu ja eelarve ümberstruktureerimisega sõjalise võimekuse tõstmiseks on Vabariigi Valitsus teinud otsuse esitada Euroopa Komisjonile ettepanek vähendada säästva linnalise liikuvuse sekkumiste eelarvet 8,4 mln euro võrra, mis tähendab, et enam ei ole linnade põhiseid jääke täiendavate investeeringute tegemiseks või investeeringute kavade mahtude suurendamise ettepaneku tegemiseks. Säästva linnalise liikuvuse sekkumiste eelarved vaadatakse jooksvalt üle ning tegeletakse juhtumipõhiselt.

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb Tallinna linnal endal katta. Ühtlasi võtab Linn enda kanda (finants)riskid, mis võivad avalduda projektide mittetähtaegsel elluviimisel.

5. Kaasamine

Käskkirja eelnõu esitatakse enne selle kinnitamist Tallinna Keskkonna ja Kommunaalametile ja Riigi Tugiteenuste Keskusele (RTK, rakendusüksus) e-kirja teel ülevaatamiseks. Kuna üldine õigusraamistik (ühendmääruse [§ 48 lg 5¹](#)) ei nõua enam investeeringute kava koostamise või muutmise kooskõlastamist (v.a juhul kui pole tagatud kooskõla rakenduskavaga) Korraldusasutuse ega Rahandusministeeriumiga, vaid ainult muudatusest teavitamist, siis teavitatakse nimetatud asutusi peale investeeringute kava muudatuste kinnitamist taristuministri poolt.