**Kliimaministri määruse „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonna jalgrattateede investeeringuteks perioodil 2021–2027“ eelnõu seletuskiri**

## 1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seaduse[[1]](#footnote-2) (edaspidi *ÜSS2021\_2027*) § 10 lõike 2 alusel.

Määrusega reguleeritakse transpordi tulemusvaldkonna „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi“[[2]](#footnote-3) meetme „Transpordi konkurentsivõime“ programmi tegevuse „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“ eesmärkide saavutamiseks toetuse andmise tingimusi kooskõlas ÜSS2021\_2027 § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021−2027“[[3]](#footnote-4) (edaspidi *rakenduskava*).

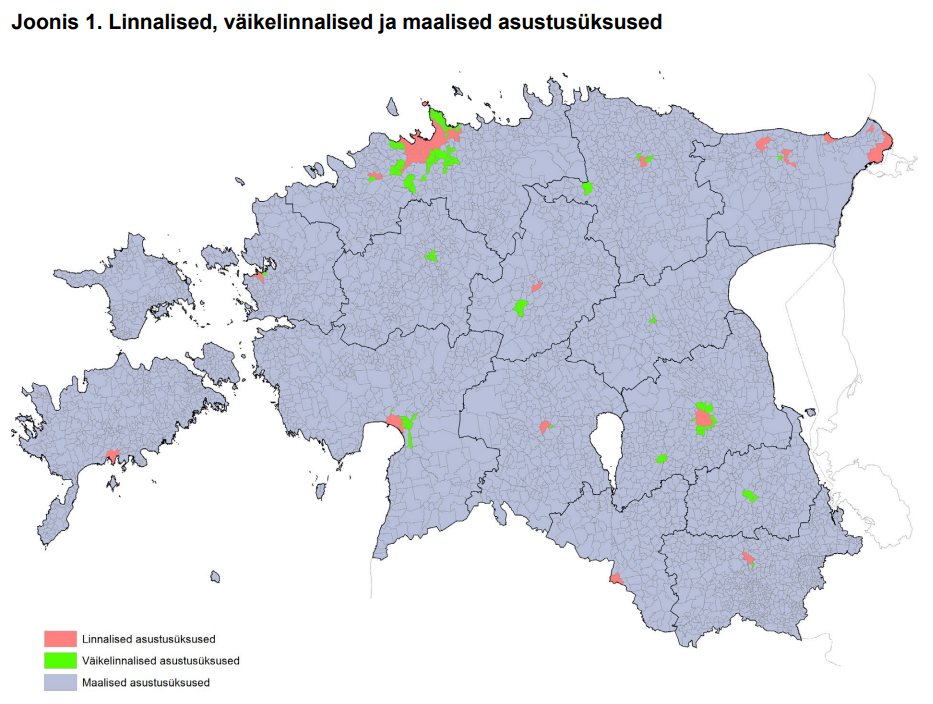
Määruse alusel rahastatakse rakenduskava poliitikaeesmärgi nr 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“ meetme nr 21.2.5.1 „Transpordi konkurentsivõime“ (edaspidi *meede*) sekkumise nr 21.2.5.11 „Jalgrattateede põhivõrkude ehitamine ja jalgratta parkimisvõimaluste parandamine“ eesmärkide elluviimist. Rahastamisele võivad tulla nt meetme piirkonnas olevad jalgrattateed, jalgratta- ja jalgteed, jalgrattaparklad, jalgratta parkimismajad.

Meetme sihtpiirkond on Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad (v.a Tallinna, Tartu ja Pärnu keskuslinnad) Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspiirkonna tüübi ja klastrite määramise metoodika“[[4]](#footnote-5) ja „Harju maakonna arengustrateegias 2040+“[[5]](#footnote-6) määratletu järgi. Keskuslinnadele on kehtestatud eraldi toetuse andmise tingimused kliimaministri   
17. augusti 2023. a määrusega nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“[[6]](#footnote-7) (edaspidi ka *linnade määrus*). Lisaks on riigihalduse minister kinnitanud määrused „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“[[7]](#footnote-8) ning „Toetuse andmise tingimused ja kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“[[8]](#footnote-9).

Tallinna linnapiirkonnana käsitatakse eelnõus Maardu linna, Viimsi valda, Saue valla Laagri alevikku, Alliku küla, Koidu küla, Saue linna, Vanamõisa küla, Hüüru küla, Vatsla küla, Rae valla Aaviku küla, Assaku alevikku, Järveküla, Jüri alevikku, Karla küla, Lagedi alevikku, Peetri alevikku, Rae küla, Uuesalu küla, Lehmja küla, Kopli küla, Kurna küla, Harku valla Harkujärve küla, Rannamõisa küla, Tiskre küla, Tabasalu alevikku ja Harku alevikku, Jõelähtme valla Iru küla, Uusküla, Loo alevikku, Liivamäe küla, Saku valla Saustinõmme küla, Juuliku küla, Kasemetsa küla, Metsanurme küla, Saku alevikku, Üksnurme küla, Kiisa alevikku, Kurtna küla, Roobuka küla, Tänassilma küla, Jälgimäe küla, Kiili valla Kangru alevikku, Luige alevikku, Kiili alevit, Vaela küla, Keila linna ja Lääne-Harju valla Kulna küla. See tähendab, et Tallinna (keskus)linn jääb taotlejate ringist välja.

Tartu linnapiirkonnana käsitatakse Tartu linna Märja alevikku, Luunja valla Lohkva küla, Veibri küla, Kambja valla Soinaste küla, Tõrvandi alevikku, Õssu küla, Ülenurme alevikku ning Tartu valla Raadi alevit. See tähendab, et Tartu (keskus)linn jääb taotlejate ringist välja.

Pärnu linnapiirkonnana käsitatakse Pärnu linna Paikuse alevit, Silla küla ning Tori valla Sauga alevikku, Sindi linna ja Tammiste küla. Seega Pärnu (keskus)linn jääb taotlejate ringist välja.



Toetuse taotlemise, määramise, kasutamise ja tagasinõudmisega seotud teavet, kulu- ja muid dokumente ning aruandeid esitatakse ÜSS2021\_2027 § 21 lõikes 3 sätestatud korras e-toetuse keskkonnas (edaspidi *e-toetuse keskkond*). Kui selles keskkonnas ei ole mingi dokumendiliigi esitamist ette nähtud, esitatakse dokument elektrooniliselt ja digitaalselt allkirjastatuna.

Toetuse taotlemisele, taotleja, partneri ja taotluse kohta esitatud nõuetele, taotluse menetlemisele, rahuldamisele ja rahuldamata jätmisele, taotluse rahuldamise otsuse muutmisele ja kehtetuks tunnistamisele, kulude abikõlblikkusele, toetuse maksmisele, selle tagasinõudmisele, toetusest teavitamisele ja aruandlusele, toetuse saaja ja partneri kohustustele ning kõigele muule määruses sätestatule kohaldatakse Vabariigi Valitsuse 12. mai 2022. a määrust nr 55 „Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused“ (edaspidi *ühendmäärus*) määruses sätestatud erisustega.

Kehtestatava määruse alusel antav toetus ei ole riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Toetuse taotlejad on omavalitsused, kes täidavad jalgratta- ja jalgteede ehitamisel ja korrashoidmisel oma seadusjärgset ülesannet. Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse[[9]](#footnote-10) § 6 lõike 1 järgi on omavalitsusüksuse ülesanne korraldada muu hulgas ka valla või linna teede ehitamist ja korrashoidu. Jalgratta- või jalgteede ehitamine ei ole majandustegevus. Otsesed kasusaajad on füüsilised isikud (omavalitsusüksuse elanikud). „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ põhifookus on transpordivahendite ja ‑süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk säästva transpordi arendamise poliitika, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Säästvuse seisukohalt on olulisimad ühistransport ning jalgrattaga ja jalgsi liikumine (kõndimine, jalgrattasõit, tõukeratta või rulaga sõit jne).

Liikuvuspoliitika keskne eesmärk on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Oluline on, et sellesse panustataks ka kohalikul tasandil. Investeeringud meetme vahenditest aitavad kaasa regionaalarengule ja vähendavad CO2 heidet, võimaldades teha igapäevaseid käike jalgsi või jalgrattaga. Paremad ühendused ühistranspordiga aitavad samuti suurendada säästvate transpordiliikide, sh kombineeritud liikumisviiside üldist kasutamist.

Üheks hoovaks, mis kohaliku omavalitsuse üksustel selleks on, on jalgrattaga ja jalgsi liikumist soodustavad tegevused, sh jalgratta- ja/või jalgteede rajamine teenuste, sh ühistranspordi, ja töökohtadega paremat ühendust tagavatele teelõikudele. Jalgratta- ja/või jalgteede arendamine väljaspool suuremaid linnapiirkondi aitab parandada kõigi kasutajagruppide, sh liikumis-, nägemis-, kuulmis- ja intellektipuudega inimesed, ajutise erivajadusega inimesed, lapsed ja eakad, ligipääsetavust teenustele ja töökohtadele. Samuti võimendab keskkonnasõbralikust raudteeühendusest, sh Rail Balticust, saadavat positiivset mõju ning kaitseb liikluses haavatavamaid sihtgruppe, tagades neile autoliiklusest eraldatud liikumisvõimaluse. Investeeringud aitavad suurendada liiklejate ohutust ning vähendada inimkahjudega liiklusõnnetuste arvu. Ohutu alternatiivi olemasolu autoliiklusele parandab piirkondade üleüldist elukeskkonna kvaliteeti ning elanike rahulolu oma elukeskkonnaga. Seeläbi väheneb surve väljarändele maapiirkondadest.

Transpordi tulemusvaldkond eelnõu mõistes panustab arengustrateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete hoidmisesse ja sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärkide ja mõõdikute „ligipääsetavuse näitaja“[[10]](#footnote-11), „kasvuhoonegaaside netoheide CO2 ekvivalenttonnides“, „elukeskkonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus“ ning „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal“ saavutamisse, arvestab 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) (edaspidi *ühissätete määrus*)[[11]](#footnote-12), artiklis 9 esitatud horisontaalseid põhimõtteid ning üleriigilist planeeringut „Eesti 2030+“. Toetatavad tegevused arvestavad muu hulgas kvaliteetse [ruumi](https://www.kul.ee/media/60/download)[[12]](#footnote-13) ja algatuse „Uus Euroopa Bauhaus“[[13]](#footnote-14) aluspõhimõtetega.

Kavandatud meetmete panus „Eesti 2035“ sihtidesse ja kooskõla ühissätete määruse artikliga 9 on esitatud seletuskirja lisas 1. Täpsem põhiõiguste harta[[14]](#footnote-15) ja puuetega inimeste õiguste konventsiooniga[[15]](#footnote-16) arvestamise kontroll on seletuskirja lisas 2.

Eestis ja ka mujal Euroopa Liidus pööratakse viimastel aastatel üha rohkem tähelepanu elukeskkonna kvaliteedile. „Uus Euroopa Bauhaus“ toob välja ka sotsiaalse ja kultuurilise mõõtme. Meetme eelnõus arvestatakse kvaliteetse ruumi aluspõhimõtete, sh universaalse disaini põhimõtete ja kliimakindlusega. Riigihangete korraldamisel lähtutakse keskkonnahoidliku hankimise kriteeriumidest[[16]](#footnote-17).

Strateegias „Eesti 2035“ on märgitud kitsaskoht, et ühissõidukite kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on Eestis viimastel aastatel vähenenud (2018. aastal vastavalt 20,7%; 15,1% ja 2,7%). Näiteks Soome ja Taani on tuntud väga populaarse ja nutika rattakasutuse poolest. Eesti suurimates linnades puudub rattateede põhivõrgustik, millel rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja arendatud eeskujulikud rattateede võrgustikud, Eesti linnades jagub selleks arenguruumi. Ühissõidukite kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaalu vähenemise trendi murdmiseks on vaja soodustada ühis- ja jagatud transpordi kasutamist ning tervislikku ja säästlikku liikumisviisi. „Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035“ on seatud eesmärgiks kasvatada aastaks 2035 ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi tööl käijate osakaalu 38 protsendilt 55–60 protsendini. Ühtlasi on transpordi tulemusvaldkonna üks olulisim mõõdetav eesmärk vähendada transpordi CO2-heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga. „*Fit for 55“* paketi[[17]](#footnote-18) vastuvõtmisel võib see eesmärk olla veelgi ambitsioonikam.

„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ põhifookus on transpordivahendite ja   
-süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk säästva transpordi arendamise poliitika, et aidata saavutada kliimaeesmärke 2030. ja 2050. aastaks. Säästvuse seisukohalt on väiksemate või keskmise pikkusega vahemaade läbimisel jalgrattaga liikumine kui efektiivne, keskkonnasõbralik ning kasutajale taskukohane liikumisviis (sh jalgrattasõit, tõukeratta või rulaga sõit jne), aga ka jalgsi liikumine ning ühistransport. Suuremates linnades võib lühemate vahemaade läbimiseks jalgrattaga liiklemine olla konkurentsivõimelisem ja kiirem transpordiviis kui autoga sõites. Autoga liikumise osakaalu vähendades suureneb liiklusohutus ja suureneb ka inimeste füüsiline aktiivsus, mis on tervisele kasulik.

Suurimat mõju määruse raames toetatavate tegevustega on võimalik saavutada Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas. Tallinna linnapiirkonnas elab ligi pool Eesti elanikkonnast ning selles on suurim transpordikoormus ja kõige ulatuslikum pendelränne naaberomavalitsustest. Pool Eesti transpordi CO2 heitkogusest tuleb Tallinna linnapiirkonnast – 1 400 000 t CO2 aastas (eesmärk 2030. aastaks 930 000 t). Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad ei ole jalgratta kasutamine igapäevase liikumisviisina oma potentsiaali saavutanud. Jalgrattateede pikkus ja võrkude terviklikkus neis on ebapiisav, jalgrattamarsruudid ei ole sageli omavahel ühendatud, on sagedaste katkestustega või ohtlikud, puudulikud on ka hoiustamis- ja parkimisvõimalused.

Rakenduskava eesmärkide täitmiseks PO2 meetme nr 21.2.5.1 „Säästva mitmeliigilise linna liikumiskeskkonna edendamine“ raames on planeeritud 96 miljonit eurot, millest **eelnõukohase määruse raames rahastatakse nimetatud prioriteete** **Euroopa Regionaalarengufondi (ERF) toel kokku 4 miljoni euro ulatuses.**

Kuna suurem osa meetme vahenditest (92 miljonit eurot) on jagatud linnade määruse alusel ja 4 miljonit eurot on suhteliselt väike summa, et seda kolme linnapiirkonna vahel diferentseerida, siis piirkonniti kohalike omavalitsuste kaupa raha ei jagata – kõik omavalitsused kandideerivad toetuse eelarvele võrdsetel alustel kehtestatavas määruses sätestatud tingimustel.

Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad ei ole jalgratta kasutamine igapäevase liikumisviisina oma potentsiaali saavutanud. Autostumisest tingitud ummikud on suurim probleem linnades, eriti Tallinnas, Tartus ja Pärnus ja nende linnapiirkondades, kus autokasutus on suurim ning välisõhu saastatus kõrgeim. Rakenduskava planeeriti selliselt, et säästva liikuvuse toetuse saavad Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad, kus on ülekaalukalt suuremad ja jõukamad KOVid, kellel on suurem haldussuutlikkus võrreldes ülejäänud Eesti piirkondadega ja ka taotluste kirjutamise kogemus. Seetõttu ei ole siin mõttekas diferentseerida suurlinnade lähivaldade toetusi ning määruse raames on toetuse maksimaalne määr 70% ja taotleja omaosalus vähemalt 30%. Niisamuti võib eeldada trendi, et mida suurema rahvaarvuga omavalitus, seda suuremad probleemid neil liikuvusprobleemide lahendamisel on.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (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, artikli 73 punkti 2 ja artikli 74 punkti 1 kohaselt on määruse rakendamise kohta koostatud **riskide hindamise analüüs** (seletuskirja **lisa 5**).

Määruse eelnõu koostamisel on lähtutud Rahandusministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Riigi Tugiteenuste Keskuse (RTK) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) märkustest ja kommentaaridest. Sekkumiste väljatöötamisse nii transpordi ja liikuvuse arengukava kui ka rakenduskava koostamisel kaasati laiapõhjaliselt asjaomaseid huvirühmi (arengukava väljatöötamisel nt ministeeriumid, Riigikantselei, riigiasutused, asjaomased riigi äriühingud, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Harjumaa Omavalitsuste Liit, Eesti Puuetega Inimeste Koda jt) eri kaasamisvormides[[18]](#footnote-19).

Määrus jõustub üldises korras. Määruse alusel hakatakse projekte rakendama 1. jaanuarist 2023. a, kuna selliselt võivad KOVid taotleda rahastust ka juba projektidele, mille rakendamist nad on alustanud omal riisikol, kuid millele nad on eeldanud SFist toetust saada.

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi (edaspidi *KliM*) liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (tel 715 3404, [ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee](mailto:ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee)) ja endine ekspert Liis Spiegelberg (tel 5436 0337). Õigusekspertiisi tegid KliM riigiabi ekspert Anneli Schmiedeberg (tel 639 7618, [anneli.schmiedeberg@kliimaministeerium.ee](mailto:anneli.schmiedeberg@kliimaministeerium.ee)) ja õigusosakonna jurist Rene Lauk (tel 626 2948, [rene.lauk@kliimaministeerium.ee](mailto:rene.lauk@kliimaministeerium.ee)). Keeletoimetaja oli õigusosakonna peaspetsialist Aili Sandre ([aili.sandre@kliimaministeerium.ee](mailto:aili.sandre@kliimaministeerium.ee)).

## ****2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs****

**Eelnõu koosneb 9 peatükist ja 23 paragrahvist. Peatükid on järgmised:**

1. Üldsätted;
2. Toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus ja toetuse määr;
3. Nõuded taotlejale, partnerile ja taotlusele;
4. Taotluse esitamine ja menetlemine;
5. Taotluse rahuldamise otsuse muutmine ja kehtetuks tunnistamine;
6. Toetuse saaja, partneri ja rakendusüksuse õigused ja kohustused;
7. Aruannete esitamine;
8. Toetuse maksmise tingimused ja kord;
9. Finantskorrektsioonide tegemine ja toetuse tagastamine ning vaide menetlemine.

## Eelnõu 1. peatükis

sätestatakse määruse reguleerimisala, toetuse andmise eesmärgid ja tulemused ning rakendusüksus ja rakendusasutus.

Eelnõu § 1 sisu tuleneb enamjaolt ühendmääruse §-dest 41 ja 49 ning eelkõige läbivast nõudest seostada toetuse andmine riigi pikaajalise arengustrateegia, valdkondliku arengukava või strateegiaga (sh tegevuspõhise programmiga) kui ka Euroopa Liidu vastavate strateegiliste dokumentide, eesmärkide ja mõõdikutega.

## Eelnõu § 1

Lõike 1 kohaselt reguleeritakse määrusega transpordi tulemusvaldkonna „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi“ meetme „Transpordi konkurentsivõime“ programmi tegevuse 1.5. „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“ eesmärkide saavutamiseks toetuse andmise tingimusi kooskõlas rakenduskavaga.

Riigieelarve seaduse § 19 lõike 1 kohaselt on programm strateegiline arengudokument, milles määratakse tulemusvaldkonna alaeesmärgi saavutamisele suunatud meetmed, mõõdikud, tegevused ja rahastamiskava, ning see on aluseks ka toetuste andmisel.

Lõike 2 kohaselt rahastatakse määruse alusel rakenduskava poliitikaeesmärgi nr 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“ meetme nr 21.2.5.1 eesmärkide elluviimist sekkumisega nr 21.2.5.11 „Jalgrattateede põhivõrkude ehitamine ja jalgratta parkimisvõimaluste parandamine“.

Lõike 3 kohaselt panustavad transpordi tulemusvaldkond määruse mõistes ja toetatavad projektid pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete hoidmisesse ja arvestavad sealjuures ühissätete määruse artiklis 9 esitatud horisontaalseid põhimõtteid ning üleriigilist planeeringut „Eesti 2030+“.

Lõike 4 kohaselt on eelnõu § 1 lõikes 3 nimetatud, et aluspõhimõtete hoidmist ja pikaajalise strateegia „Eesti 2035“ sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ olevate transpordiga seotud eesmärkide saavutamist, tasakaalustatud regionaalset arengut, keskkonna- ja kliimaeesmärke ning ligipääsetavust toetaval moel hinnatakse järgmiste näitajatega:

1) ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal;

2) kasvuhoonegaaside netoheide CO2 ekvivalenttonnides;

3) elukeskkonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus;

4) ligipääsetavuse näitaja.

Lahendustes kasutatakse universaaldisaini ning järgitakse „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtteid (taotlusega koos tuleb rakendusüksusele esitada teave, kuidas „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtteid arvestatakse). Taristu tuleb planeerida ja ehitada selliselt, et see oleks inimestele kättesaadav terve elukaare ulatuses. Lahendus peab olema ligipääsetav nelja peamise erivajadusega (liikumis-, nägemis- intellekti- ja kuulmispuue) inimestele, eakatele, lastele ja lapsevankriga liikujatele.

Lõigetes 5–8 sätestatakse meetme sihtpiirkond, milleks on Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad, v.a keskuslinnad. Linnapiirkondade määratlemisel lähtutakse Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspiirkonna tüübi ja klastrite määramise metoodikast“.

Lõike 9 kohaselt esitatakse toetuse taotlemise, määramise, kasutamise ja tagasinõudmisega seotud teavet, kulu- ja muid dokumente ning aruandeid Vabariigi Valitsuse 31. juuli 2014. a määruses nr 121 „Struktuuritoetuse registri pidamise põhimäärus“ nimetatud struktuuritoetuse registri e-toetuse keskkonnas (edaspidi *e-toetuse keskkond*). Nimetatud lõige määruse reguleerimisala paragrahvis aitab õigusaktis edaspidi vähendada viitamisi e-toetuse keskkonnale, mis on põhiliseks suhtlusviisiks taotleja / toetuse saaja ja rakendusüksuse vahel. Dokumente, mida tehnilistel vmt põhjustel e-toetuse keskkonna vahendusel esitada ei saa, võib esitada elektrooniliselt digitaalselt allkirjastatuna.

Lõike 10 kohaselt rakendatakse selles sätestatule Vabariigi Valitsuse 12. mai 2022. a määrust nr 55 „Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused“ (edaspidi *ühendmäärus*). Nimetatud lõige määruse reguleerimisala paragrahvis aitab õigusaktis edaspidi vähendada viitamisi ühendmäärusele, kuna kogu toetuse andmise ja kasutamisega seotud tegevus peab nii ehk teisiti olema ühendmäärusega kooskõlas.

Lõikes 11 sätestatakse, et määruse alusel antav toetus ei ole riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Toetuse taotlejad on omavalitsused, kes täidavad jalgratta- ja jalgteede ehitamisel ja korrashoidmisel oma seadusjärgset ülesannet. Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse[[19]](#footnote-20) § 6 lõike 1 järgi on omavalitsusüksuse ülesanne korraldada muu hulgas ka valla või linna teede ehitamist ja korrashoidu. Jalgratta- või jalgteede ehitamine ei ole siin majandustegevus. Otsesed kasusaajad on füüsilised isikud (omavalitsusüksuse elanikud).

## Eelnõu § 2

sätestab toetuse andmise eesmärgi ja tulemused.

Lõige 1 sätestab, et toetuse andmise eesmärk on edendada säästvaid liikumisviise mugavate ja turvaliste terviklike jalgrattateede põhivõrkudes[[20]](#footnote-21) seni puuduolevate, kuid oluliste lülide ehitamisega, sh jalgrattateede või jalg- ja jalgrattateede rajamisega ühistranspordipeatuste või ‑sõlmpunktide juurde ning rattaparkimisvõimaluste parandamisega Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas.

Lõige 2 sätestab, et toetuse andmine panustab rakenduskavaga kinnitatud väljundnäitajate saavutamisse, nagu:

1) toetatud kolm integreeritud territoriaalse arengu strateegiat ja

2) 10 km sihtotstarbelise jalgrattataristu ehitamine.

**Toetatud integreeritud territoriaalse arengu strateegia** (kood PO2 SO8 RCO75). Panused integreeritud territoriaalse arengu strateegiate elluviimiseks erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikuvuskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“ tasandil, mida rakendatakse kooskõlas ühissätete määruse artikli 28 punktidega a ja c. Näitaja mõõdab erieesmärgi tasandil rahaliste panuste arvu territoriaalsete strateegiate elluviimisesse. Topelt lugemine välistatakse erieesmärgi tasandil, kuna loetakse panust strateegiatesse sõltumata sellest, kui mitu projekti konkreetsesse strateegiasse panustab ehk siis selle näitaja kohta esitatakse Euroopa Komisjonile erieesmärgi tasandil unikaalsete strateegiate arv, millesse projektid panustavad. Täitmist saab ette kanda, kui esimene arengustrateegia alusel rahastatud projekt on lõpetatud ja väljund saavutatud. Ehk siis jalgrattateede põhivõrkude rajamine peab olema kooskõlas linnalise ja kohaliku liikumiskeskkonna strateegiatega. Iga projekt, mis toetab rahaliselt territoriaalstrateegiate tegevusi, loetakse indikaatorisse panustajaks ja sellele omistatakse väärtus üks.

Näitaja on küll eelnõus nimetatud, kuid Euroopa Komisjoni seireks seda SFOSi projektide põhjal kokku ei liideta, rakendusüksus esitab Rahandusministeeriumile toetatud unikaalsete strateegiate arvu eraldi. Maksimaalne arv saab olla vaid kolm ehk kolme linnapiirkonna (Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonna) strateegiad.

**Toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu** (kood PO2 SO8 RCO58) – „10 km aastaks 2029“. See eesmärk saavutatakse koosmõjus Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade määrusega (92 miljonit eurot), mille kohta on kinnitatud eraldi toetusmeede (see ei sisaldu eelnõus). Sekkumise fookus on suuremate linnapiirkondade tervikliku jalgrattataristu põhivõrgu väljaarendamise toetamine (sh parkimisvõimaluste loomine). Sekkumine soodustab aktiivsete liikumisviiside kasutust, parandab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuse- kui ka ühiskonnagruppidel mugavalt ja ohutult rattaga liigelda ning igapäevatoimetusi teha.

Jalakäijatest ja sõiduteest eraldatud sihtotstarbeline rattataristu suuremates linnapiirkondades praktiliselt puudub. Koos rattataristu rajamisega on vaja seega lahendada ka turvalised ristmike ületused, kujundada linnaruum ümber nii, et see oleks ohutu nii ratturitele kui ka jalakäijatele ning moodustuks terviklik rattateede võrgustik ja toimivad teekonnad. Rattataristu maksumuse hindamisel tuleb eristada taristut, mida ehitatakse nt olemasoleva tee kõrvale, kus ruumi on piisavalt, või linnalisse keskkonda, mille terviklik ümberkujundamine on märksa keerulisem.

Lõige 3 sätestab, et toetuse andmine panustab rakenduskavaga kinnitatud tulemusnäitaja „Sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv“ sihttaseme saavutamisse.

**Sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv** (kood PO2 SO8 RCR64) on tulemusnäitaja, mida saab mõõta pärast projektide elluviimist. Eeldatud on, et erinevate säästva liikuvuse fookusega taristusekkumiste (nt rattateede ehitus) tulemusel suureneb inimeste liikuvus, paraneb ligipääs teenustele ning kokkuvõttes kasvab aktiivsete liikumisviiside kasutajate arv. 2029. aasta sihttasemeks on seatud kokku 720 000 aastast kasutajat (sisuliselt kasutuskorrad, mitte unikaalsed kasutajad) uutel jalgrattateedel. See eesmärk on seatud linnade ja linnapiirkondade projektide peale kokku.

Eelnõukohase määruse eesmärk (§5 lõige 7) on kavandada selliste rattateelõikude ehitamist, kus on potentsiaal saavutada **vähemalt 100 kasutust ööpäevas** (linnade määruse puhul on eeldus vähemalt 1000 inimest päevas ja selle aluseks on kahe olemasoleva loenduri andmed, mis võiksid olla võrreldava liiklussagedusega – hetkel Pärnu sillal ja Tallinnas Reidi teel olevad). Planeeritavate rattateede kasutust saab toetuse saaja prognoosida nt loendurite, statistilise loenduse, Transpordiameti kergliikluse mudeli[[21]](#footnote-22) või muu toetuse saajale sobiliku lahendusega.

Kuna eelduslikult on omavalitsused kõrgema kasutuste potentsiaaliga lõigud juba varem välja ehitanud, siis võimaldab kehtestatav määrus kõrvaldada ka väiksema kasutuse potentsiaaliga jalgrattatee lõikude ehitamise eeldusel, et ehitatakse välja mõni puuduolev tervikteekonna lüli ja jalgrattatee kasutuspotentsiaal on tulevikus loodetavalt veelgi suurem.

Saavutatud väärtust raporteeritakse tagantjärele rattateede kasutajate arvuna sekkumiste füüsilisele lõpetamisele järgneval aastal.

## Eelnõu § 3

Lõige 1 sätestab, et rakendusasutus on Kliimaministeerium kui tulemusvaldkonna vastutaja.

Lõige 2 sätestab, et rakendusüksus on Riigi Tugiteenuste Keskus (edaspidi ka RTK) sarnaselt ELi 2014–2020 finantsperioodiga.

## Eelnõu 2. peatükis

sätestatakse projekti raames toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus, toetuse osakaal ja piirsumma.

## Eelnõu § 4

Lõige 1 sätestab, et toetust antakse projektile, mille tegevustega panustatakse §-s 2 nimetatud eesmärgi ja tulemuse saavutamisse ning mille raames tehakse vähemalt ühte järgmistest tegevustest:

1) uue jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee rajamine, mille raames luuakse juurdepääs teenustele või töökohtadele ja mis aitab kaasa tervikliku piirkondliku jalgrattateede võrgustiku loomisele;

2) olemasoleva jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee nõuetele vastavaks kohandamine, arvestades tervikliku piirkondliku jalgrattateede võrgustikuga;

3) ristmike, tänavate ja teede kohandamine jalgrattaga säästvaid liikumisviise toetavaks liikumiseks;

4) avaliku ruumi kujundamine säästvaid liikumisviise toetavaks, keskendudes liikuvuse sõlmaladele, sh jalgratta parkimisvõimaluste rajamine.

Paragrahvi 2 lõike 1 järgi on üks meetme eesmärke rattaparkimisvõimaluste parandamine. Paragrahvi 4 lõikes 1 loetletud tegevused siin eraldi parkimisvõimaluste (jalgrattaparklad, jalgratta parkimismajad) ehitamist ei maini, kuna rattaparkimisvõimaluste rajamine on sätestatud § 4 lõike 1 punktis 4.

Lõige 2 sätestab, et lõike 1 punkti 1 puhul toetatakse liiklusseaduse mõistes jalgratta- ja jalgtee, mis on mõeldud segaliikluseks, või jalgrattatee ehitust.

Liiklusseaduse mõistete järgi toetatakse eelnõukohase määrusega kas jalgratta- ja jalgtee (segaliiklus, mis asulavälisel alal on tavaline ja jalgratturid pole jalakäijatest enamasti eraldatud, võib ka jalgratturid eraldada, aga siis peab jalg- ja jalgrattatee olema vähemalt 4 m lai) või jalgrattatee ehitust. Põhivõrkudes peaks rattaga liikujal olema igal pool oma jagamatu ruum ehk siis ainult jalgrattatee.

Lõikes 3 sätestatakse, et jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee tuleb projekteerida ja ehitada kooskõlas ehitusseadustikuga ning järgida ehitusseadustiku § 11 lõike 4 alusel kehtestatud puudega inimeste erivajadustest tulenevaid nõudeid ehitisele ja § 99 lõike 4 alusel kehtestatud nõudeid ning universaalse disaini põhimõtteid. Eeldatakse, et tiheasustusalal paiknev jalgratta- või jalgtee vastab nõuetele, kui lisaks õigusaktidele on järgitud „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.

Projekti raames rajatav jalgrattataristu ja pealisehitised (ning taristul pakutavad teenused) peavad vastama universaalse disaini põhimõtetele, järgides vastavust puudega inimeste erivajadusest tulenevatele nõuetele kooskõlas ehitusseadustiku § 11 lõike 4 alusel kehtestatud ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 29. mai 2018. a määrusega nr 28.

Võimaluse korral tuleb arvestada ka asjakohaseid häid kogemusi ja juhendmaterjale, nagu „Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava 2019“[[22]](#footnote-23), Eesti Pimedate Liidu projekteerimisjuhendit[[23]](#footnote-24) „Ehitatud keskkonna ligipääsetavus nägemispuudega inimestele“, „Jalgrattaliikluse planeerimise ja edendamise käsiraamatut“[[24]](#footnote-25), Transpordiameti juhendeid „Kergliiklustaristu kavandamise juhend“[[25]](#footnote-26) või „Jalakäijate- ja jalgrattateede projekteerimine“[[26]](#footnote-27), Euroopa Liidu keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriume teede projekteerimise, ehitamise ja hoolduse valdkonnas[[27]](#footnote-28), ELi keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriume teevalgustuse ja fooride kohta[[28]](#footnote-29) jt.

Eelnõukohane määrus keskendub tiheasustuse aladele, tänavatele, linnalistele piirkondadele. Hajaasustuse programmi[[29]](#footnote-30) mõistes on hajaasustusega piirkond selline piirkond, mille hulka ei kuulu linnad asustusüksustena ega ka alevid, seega seatakse määrusega nõuded projekteerimisnormidele ainult tiheasustuses. Hajaasustuses kehtivad asulaväliste teede projekteerimisnormid.

Lõige 4 sätestab, et ühissätete määruse artikli 73 lõike 2 punkti j kohaselt tagatakse kliimakindlus taristule, mille eluiga on vähemalt viis aastat.

Lõige 5 selgitab eelkõige taotlejale, et kliimakindluse tagamine on (CPR art 2 p 42 kohaselt) protsess, mille eesmärk on vältida taristu vastuvõtlikkust võimalikele pikaajalistele kliimamõjudele, tagades samas, et järgitakse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet ja et projektist tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste tase on kooskõlas 2050. aastaks saavutatava kliimaneutraalsuse eesmärgiga.

Lõige 7 sätestab, et toetatakse selliste jalgratta- ja jalgteede või jalgrattateede teelõikude ehitamist, kus on potentsiaal saavutada sada ja enam kasutuskorda päevas, ja need moodustavad tervikliku piirkondliku jalgrattateede võrgustiku.

Lõige 8 sätestab, et toetust ei anta projektile, mille kõik tegevused on lõpetatud enne taotluse esitamist. Kuna projekti abikõlblikkuse periood peab jääma ajavahemikku 1. jaanuar 2023. a kuni 31. oktoober 2029. a, siis võib taotleja 2024. aastal avatavasse taotlusvooru esitada taotluse 2023. aastal alustatud, kuid antud hetkel veel rakendamisel oleva projekti kohta. Projekt peab seejuures vastama määruse kõigile tingimustele.

## Eelnõu § 5

Lõige 1 sätestab, et kulu on abikõlblik, kui see on kooskõlas ühendmääruse §-ga 15 ning määruses sätestatud tingimuste ja taotluse rahuldamise otsusega.

Lõige 2 sätestab projektiga seotud sobivad, vajalikud ja tõhusad abikõlblikud, §-s 4 nimetatud tegevuste kulud määruse §-s 7 sätestatud piirmäärade järgi.

Tuleb rõhutada, et toetust antakse eelkõige jalgrattateede võrgustiku arendamiseks. Kui jalgrattatee on funktsionaalselt seotud jalgteega, siis on need kulud projekti raames abikõlblikud. Kui taotleja soovib projektiga rajada vaid jalgteed, millel ei arvestata jalgratturite vajadustega, siis need kulud ei ole abikõlblikud.

Abikõlblikud on:

*1) jalgratta- ja jalgtee taristu või jalgrattateede rajamise kulud ja sellega seotud kulud keskkonnasäästliku tänavavalgustuse rajamiseks, sõidutee asendamiseks jalgratta- ja jalgtee või jalgrattateede taristuga või jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee sildade ja tunnelite rajamise kulud.*

Eesmärk on toetada kulusid, mis aitavad otseselt saavutada meetme eesmärke. Seetõttu on abikõlblikud ka kulutused, mis ei ole otseselt pealisehitisega seotud, kuid on funktsionaalselt vajalikud taristu kasutusele võtmiseks. Abikõlblikud on keskkonnasäästlike valgustite ja elektriliitumise kulud.

Projektide puhul, millega rajatakse ka muud taristut, nt autoteed, on abikõlblik vaid see osa taristust, mis teenindab säästvaid liikumisviise (st kui rajatakse sõidutee, siis see pole abikõlblik). Samuti on abikõlblikud samas lõikes sätestatud ülejäänud kulud;

*2) omanikujärelevalve kulud;*

*3) sõidutee katendi rajamise ja asendamise kulud, kui need on tekkinud tänava ümberjagamisel jalgratta- ja jalgteeks* *või jalgrattateeks.*

Tänava ümberjagamisel tehtavad kulud on abikõlblikud, kuna nende tegemisel asendatakse sõidutee säästvamale alternatiivile suunatud taristuga ehk kulutused aitavad meetme eesmärke saavutada;

*4) jalgrataste ja kergliikurite ilmastikukindlate parkimisvõimaluste rajamise kulud.*

Aktiivsete liikumisviiside kasutamise soodustamiseks tuleb teha igakülgseid parendusi nende igapäevaseks kasutamiseks. Jalgrataste ja kergliikurite kasutamise atraktiivsuseks on oluline muuta nende kasutus mugavamaks, nt arvestada, et jalgratast võttes poleks selle iste märg;

*5) nutikate lahenduste kasutamise kulud loodaval taristul.*

Näiteks nutikad sensorlahendustega ülekäigurajad, valgusfoorid, muutuvteabega liiklusmärgid ratturitele või radarid-kaamerad, mis suudavad reaalajas tuvastada erinevaid sõidukeid, neid loendada jpm;

*6) jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee ääres asuva iseteenindusliku ja tasuta jalgrataste, lapsevankrite või kergliikurite remondipunkti rajamise kulud;*

*7) turvapiirete, pinkide, prügikastide, lemmikloomade järel koristamiseks mõeldud prügikonteineri ja puhaste kilekottide hoidik, arhitektuuriliste väikevormide ostu ja paigaldamise kulud.*

Siinkohal tuleks taotlejal planeerida, et jalgrattateede äärde paigaldatavatesse prügikastidesse kogutaks jäätmed liigiti ja ühtlasi tuleks vältida jäätmete hilisemat ladestamist või põletamist;

*8) jalgratturite ja jalakäijate loendurite ostu või rendi ning paigaldamise kulud;*

*9) jalgratta- või jalgtee kõigile kasutajagruppidele ligipääsetavuse tagamisega seotud kulud;*

*10) rajatava objektiga funktsionaalselt seotud haljastuse ja maastikukujundamise kulud.*

Haljastuse puhul võiks eelistada võimaluse korral kõrghaljastust, mis pakub varju ja võimaldab vältida ülekuumenemist suvisel perioodil;

*11) rajatava objektiga funktsionaalselt seotud sademevee äravoolu rajamise kulud.*

Sademevee äravool on vajalik, et rajatav taristu saaks toimida, et vesi ei koguneks sinna, kus see põhjustaks probleeme. Abikõlblik on ainult rajatava objektiga funktsionaalselt seotud sademevee äravoolu rajamine, mitte üldine teede, tänavate, hoovide jm sademevee äravoolu rajamine. Soovitusi sademevee lahenduste kavandamiseks leiab Keskkonna Investeeringute Keskuse kombineeritud sademevee strateegia projektist[[30]](#footnote-31);

*12) projekti tegevuste tulemusena tekkivate jäätmete taaskasutamise kulud.*

Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseaduse §-s 221 sätestatud jäätmehierarhia põhimõtetest. Jäätmeseaduse § 15 lõike 1 kohaselt on jäätmete taaskasutamine jäätmekäitlustoiming, mille peamine tulemus on jäätmete kasutamine kasulikul otstarbel selliselt, et need asendavad teisi materjale, mida muidu oleks sellel otstarbel kasutatud, või jäätmete ettevalmistamine nende eelnimetatud otstarbel ja viisil kasutamiseks kas tootmises või majanduses laiemalt. Projekti rakendamise tulemusena tekkivate jäätmete taaskasutamisega seotud kulud on nt freespuru taaskasutamine jalgrattateede rajamisel või rekonstrueerimisel;

*13) kohustusliku teavitamistegevuse kulud Vabariigi Valitsuse 12. mai 2022. a määruse nr 54 „Perioodi 2021–2027 ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide vahendite andmisest avalikkuse teavitamine“ (edaspidi teavitusmäärus) § 2* *järgi.*

Abikõlblikud on projektiga seotud teavituskulud (tavapäraselt kleeps, plakat, tahvel jmt). Ehk siis investeeringuobjekt tuleb märgistada tänutahvliga igal juhul, sõltumata sellest, kas see on üle või alla kümne miljoni eurot maksev, strateegilise tähtsusega või mitte. Teavitusega seotud kulud peavad olema planeeritud projekti kogumaksumuse sisse;

*14) kliimakindluse analüüsi koostamise kulud, kui analüüs sisaldab kliimamuutuste leevendamist ja nende mõjuga kohanemist ning neid kulusid ei tehta keskkonnamõjude hindamise raames.*

Kliimamuutuste leevendamise juures tuleb esitada muuhulgas teave CO2 jalajälje kohta;

*15) muud sobivad, vajalikud ja tõhusad kulud.*

Sobivad ja vajalikud kulud on need kulud, mis aitavad saavutada määruses sätestatud eesmärke, aga ka panustavad horisontaalsetesse näitajatesse (nt ligipääsetavus, keskkonna- ja kliimaeesmärgid, Bauhaus jmt). Tõhusad kulud on kulud, mille tegemine annab otsest majanduslikku efekti. Nimetatud punkt on määruses seetõttu, et lõikes 1 sätestatud kulude nimekiri ei ole lõplik.

Kui rakendusüksusel tekib kahtlus muu kulu vajalikkuses või mõistlikkuses, siis küsib ta hinnangut Kliimaministeeriumilt kui transpordi valdkonna vastutajalt ja selle spetsiifika eksperdilt.

Lõige 3 sätestab abikõlbmatud kulud lisaks ühendmääruse §-s 17 loetletud abikõlbmatutele kuludele.

Abikõlbmatud kulud on:

*1) projektijuhtimis- ja personalikulud.*

Kuna projekti raames toetatakse peamiselt infrastruktuuri arendustegevusi, siis projekti üld- ja personalikulud, sh esinduskulud jm „pehmete tegevustega“ seotud kulud, on abikõlbmatud;

*2) projekti ettevalmistustööde ja -tegevustega seotud uuringute, ekspertiiside, analüüside ning detail- ja teemaplaneeringute koostamise või keskkonnamõju hindamise kulud.*

Abikõlbmatud on projekti ettevalmistustööde ja -tegevust kulud ning toetuse saaja on kohustatud ise kandma kõik uuringute, ekspertiiside, analüüside, detail- ja teemaplaneeringute kulud;

*3) projekti eelprojekti koostamise ja projekteerimise kulud.*

Abikõlbmatud on ka projekti eelprojekti koostamise ja projekteerimise kulud ning toetuse saaja on kohustatud ise kandma kõik eelprojekti koostamise ning projekteerimise (eraldi ehitusest) kulud;

*4) rajatava jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee taristu alla jäävate tehniliste maa-aluste kommunikatsioonide ehitamise, uuendamise, parendamise või asendamise kulud, kui need ei ole funktsionaalselt seotud rajatava objektiga. Tehnilised maa-alused kommunikatsioonid on kütte-, vee- ja kanalisatsioonitorud ja drenaažid, sademevee- ja muud kollektorid, side- ja elektrikaablid ja liinid, kambrid, kaevud, tunnuspostid, tunnelid, truubid ja nendega seotud tehnorajatised.*

Punkt 4 täpsustab (eelnõus pole teadlikult terminite paragrahvi ning määruses ühekordselt mainitavad mõisted on esitatud sisuteema paragrahvis), mis **on tehnilised maa-alused kommunikatsioonid** – need on nt kütte-, vee- ja kanalisatsioonitorud ja drenaažid, sademevee- ja muud kollektorid, side- ja elektrikaablid ja liinid, kambrid, kaevud, tunnuspostid, tunnelid, truubid ja muud tehnorajatised.

Põhimõtteliselt ei ole maa-aluste kommunikatsioonidega seotud tööd abikõlblikud. Tehniliste maa-aluste kommunikatsioonidega seotud abikõlblikud tegevused või kulud saavad olla seotud vaid pealisehitisega, nt tõukside laadimistaristu või tee valgustusega seotud elektrikaablid, vajaduse korral (nt joogiveekraan rattateel) liitumine joogiveetorustikuga (aga mitte veetorude vahetus kogu lõigu ulatuses), paikne sademevee äravool tänavalt (aga mitte terve uue sademevee süsteemi ehitus) jne. Omavalitsuste hallatav informatsioon olemasolevate maa-aluste ehitiste, kommunikatsioonide jm objektide kohta säästab oluliselt ressursse.

Kui omavalitsusel on teada, et projekti teostamise piirkonnas leidub amortiseerunud (või peatselt amortiseeruvaid) maa-aluseid kommunikatsioone, peab toetuse saaja teavitama aegsasti nende valdajat, et ta saaks projekti elluviimisega samal ajal kooskõlastatult toetuse saajaga oma kommunikatsioonid uuendada (selleks riigiabi ega struktuuritoetust ei eraldata). Nimetatud tegevus on vajalik, et vältida lähiaastatel projekti raames ehitatud uue taristu lahtikaevamist, et (peatselt) amortiseerunud maa-aluseid kommunikatsioone parandada;

*5) rajatava jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee taristu alla jäävate vee-, kütte- ja kanalisatsioonitorustike uuendamise, parendamise või asendamise kulud.*

Põhimõtteliselt ei ole maa-aluste kommunikatsioonidega seotud tööd abikõlblikud, eriti mis puudutab võimalikku projekti maksumust märgatavalt suurendavaid töid kommunikatsioonidega, nagu vee-, kütte- ja kanalisatsioonitorustike (mis on tihti amortiseerunud või eluea lõpus) uuendamine, parendamine või asendamine;

*6) maa soetamise, sundvõõrandamise või valdusse saamisega seotud kulud.*

Sekkumiste raames toetatakse peamiselt infrastruktuuri arendus- ja ehitustegevusi, et maksimaalselt täita rakenduskavaga seatud eesmärke. Kinnisvara ja maa soetamise ning omandamisega seotud kulusid sekkumiste raames ei rahastata;

*7) kasutatud masinate ja seadmete soetamise kulud.*

Efektiivsem on soetada tänapäevaseid ning mitte kasutatud masinaid ja seadmeid. Eelkõige puudutab see määruse § 6 lõike 2 punktis 5 nimetatud nutikaid seadmeid. Eelduslikult on uute seadmete korral ka järelteenindus ning garantiiajal väljavahetamise võimalus. Soetatavad seadmed peavad toimima vähemalt viis aastat pärast projekti lõppemist, võimaluse korral kauemgi;

*8) veeremi ja sõidukite soetamise kulud.*

Eelnõukohase määrusega ei toetata ühistranspordi veeremi, sh trolli, trammi, bussi jmt sõiduki soetamist. Veeremi soetust toetatakse teistest meetmetest.

Näiteks on KIK korraldanud elektribusside ja vastava tankimistaristu toetusvooru, mille tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning nende jaoks rajatakse ka laadimistaristu.

Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 on plaanis toetada niisamuti säästvat linnalist transporti (nt bussid, trammid) *ca* 15 miljoni euroga, kuid seni pole toetusmeetmeid täpsemalt disainitud;

*9) tulumaksuseaduse mõistes seotud isikute vahel tehtud tehingute kulud;*

*10) ainult jalgtee ehitamisega seotud kulud, kui projekti raames ei ehitata jalgrattateed.*

Lõige 4 sätestab, et käibemaks on abikõlblik, kui käibemaksu reguleerivate õigusaktide järgi ei ole projekti tegevuste eest tasutud käibemaksust õigust maha arvata sisendkäibemaksu või käibemaksu tagasi taotleda ning käibemaksu ei hüvitata muul viisil. Kui selles ei ole võimalik kindlust saavutada, tuleb käibemaksu käsitada abikõlbmatu kuluna.

Lõige 5 sätestab, et abikõlbliku kulu eest peab toetuse saaja tasuma projekti abikõlblikkuse perioodil või 45 kalendripäeva jooksul pärast projekti abikõlblikkuse perioodi lõppemist, kuid hiljemalt 2029. aasta 31. detsembril.

## Eelnõu § 6

Lõige 1 sätestab, et projekti abikõlblikkuse periood on taotluse rahuldamise otsuses sätestatud ajavahemik, millal projekti tegevused algavad ja lõpevad ning mis peab jääma ajavahemikku 1. jaanuar 2023. a kuni 31. oktoober 2029. a.

Enne taotluse rahuldamise otsuse kuupäeva tekkinud kulude katmiseks võib taotleja taotluse alusel ette näha taotluse esitamise kuupäevast varasema abikõlblikkuse perioodi alguskuupäeva, kuid mitte varasema kui 1. jaanuar 2023. See tähendab, et enne taotluse rahuldamise otsust tehtud projekti rakendamisega seotud kulusid võib hüvitada tagantjärele alates 1. jaanuarist 2023. a juhul, kui projekti taotlus rahuldatakse ja nende kulude hüvitamine on rahastamisotsuses ette nähtud. Kui projekti taotlust ei rahuldata, siis projekti kulusid ei hüvitata.

Lõige 2 sätestab, et projekti abikõlblikkuse periood algab projekti esimese hankelepingu sõlmimise või taotluse esitamisega, olenevalt sellest, kumb kuupäev on varasem, ja see sätestatakse projekti abikõlblikkuse alguskuupäevana taotluse rahuldamise otsuses.

Lõige 3 sätestab, et projekti rakendamise käigus juhtunud avariide või muude eriolukordade tõttu võib rakendusüksus projekti abikõlblikkuse perioodi pikendada tingimusel, et projekti abikõlblikkuse periood ei ületa meetme abikõlblikkuse perioodi.

Lõige 4 sätestab, et projekt loetakse lõppenuks, kui rakendusüksus kinnitab lõpparuande ja teeb toetuse saajale lõppmakse.

## Eelnõu § 7

Lõige 1 sätestab toetuse maksimaalse osakaalu, mis on **70 protsenti abikõlblike kulude maksumusest**.

Rakenduskava eesmärkide täitmiseks PO2 meetme nr 21.2.5.1 „Säästva mitmeliigilise linna liikumiskeskkonna edendamine“ raames on planeeritud **96 miljonit eurot**, millest kliimaministri 17. augusti 2023. a määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ raames rahastatakse nimetatud prioriteete Euroopa Regionaalarengufondi (ERF) toel kokku **92 miljoni euro** ulatuses.

**Kehtestatava määruse alusel** rahastatakse kolme linnapiirkonna projekte **4 miljoni euro** ulatuses. Kuna PO2 meetme eelarve jaotus on suures ulatuses varem kokku lepitud ning taotlejad ja kasusaajad on rakenduskava tasandil nimetatud, siis ei ole mõistlik sellises piiratud mahus (4 miljonit eurot) toetuse eelarvet kuidagi linnapiirkondade vahel jagada, vaid kehtestada avatud taotlusvoor printsiibiga „kes ees, see mees“, kus iga KOV saab esitada kuni kaks toetuse taotlust.

Kuna rahastamise poliitikaeesmärk on „**Rohelisem Eesti**“ ja erieesmärk „**Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele**“, siis suunatakse eelnõukohase määrusega põhirõhk liikuvusega seotud probleemide kõrvaldamisele – CO2-heite, negatiivsete keskkonnatingimuste jmt vähendamisele ning säästvate liikumisviiside kasutuse suurendamisele.

Kuna rahastamismeetmel on puutumus regionaalse arenguga, siis algselt kaaluti ka rahastamise diferentseerimist regionaalse arengu põhjal ning võimalusega arvestada muuhulgas piirkondlike arenguerinevustega meetme valdkonnas. Ja kuigi printiibis väiksema rahvaarvuga piirkonnas ei ole alati võimalik saavutada sama kuluefektiivset lahendust proportsionaalselt toetus / elanike arv, ning ideaalis tuleks regionaalse tasakaalu leidmiseks linnapiirkonna toetuse suuruse arvestamisel anda eelis väiksema rahvaarvuga KOVidele, siis eelnõukohase määrusega toetuse osakaalu ei diferentseerita just „Rohelisem Eesti“ eesmärgi ning hetkeolukorra järgi (näiteks on Tallinna linnapiirkonnas heitmete olukord halvim – kui Tallinna linnapiirkonna toetuse määra vähendada nt 55%ni, siis suurima heitmete probleemiga piirkonnal oleks väiksem huvi toetust taotleda). EKUKi 2021. a koostatud uuringu[[31]](#footnote-32) järgi on sõidukite CO2-heide suurim Tallinna linnapiirkonnas, moodustades 85,76% kolme linnapiirkonna sõidukite heidetest. Tartu sõidukite CO2-heited moodustavad 10,58% ja Pärnu sõidukite CO2-heited 3,66% kolme linnapiirkonna vastavatest näitajatest. Kolme linnapiirkonna sõidukite CO2-heited moodustavad kokku ligi 67% kogu Eesti näitajast.

Meetme piiratud eelarve (4 miljonit eurot) tõttu ja oodatavate tulemuste järgi ei ole võimalik linnapiirkondade toetuse proportsioone korrigeerida üles-alla ning asjakohane on kehtestada **kõigile ühetaoline toetuse määr proportsioonis 70% / 30%**.

Lõige 2 sätestab, et taotletava toetuse maksimaalne summa on 500 000 eurot projekti kohta.

Lõige 3 sätestab, et taotletava toetuse minimaalne summa on 50 000 eurot projekti kohta.

Lõige 4 sätestab, et omafinantseeringu osakaal kohalikul omavalitsusel või partneril on kokku vähemalt 30 protsenti teostatava projekti tegevuste abikõlblike kulude kogumaksumusest.

Lõige 5 sätestab, et kui taotleja on projektile või projekti osale taotlenud toetust samal ajal mitmest meetmest või muudest riigieelarvelistest, Euroopa Liidu või välisabi vahenditest, peab taotleja sellest rakendusüksust teavitama toetuse taotluse esitamisel.

Lõige 6 sätestab, et projekti maksumuse suurenemisel katab projekti kallinemise osa toetuse saaja.

Lõige 7 sätestab, et taotleja omafinantseering peab tagama projekti tulemusliku elluviimise.

## Eelnõu 3. peatükis

sätestatakse nõuded taotlejale, partnerile ja taotlusele.

## Eelnõu § 8

Lõige 1 sätestab, et meetme raames saab taotleja olla üksnes KOVi üksus. Võimalikud taotlejad (meetme sihtpiirkond) on loetletud määruse § 1 lõigetes 5–8.

Riigihangete seaduse (edaspidi *RHS*) § 5 lõike 2 punkti 2 kohaselt on KOV avaliku sektori hankija, kes korraldab riigihankeid RHSi alusel. Kohalik omavalitsus on seega hankija RHSi mõttes.

Lõige 2 sätestab, et taotleja võib partnerina projekti kaasata juriidilise isiku, riigiasutuse, kohaliku omavalitsuse üksuse või asutuse, kes osaleb projekti tegevuses ja kelle tegevusi rahastatakse toetusest. Kokkuvõtvalt võib projekti partnerina olla projekti seisukohast loogiline juriidiline isik olenemata sellest, kas tegemist on avaliku või erasektori organisatsiooniga, et vältida uute kunstlike juriidiliste isikute või kokkulepete loomist.

Projekti partnerina võib osaleda nt teine kohalik omavalitsusüksus (nt kui jalgrattatee või jalg- ja jalgrattatee rajatakse mitme abikõlbliku omavalitsuse maale) või korteriühistu (näiteks jalgrattaparkimismaja rajamiseks kortermaja juurde kohas, kus KOV rajab ka jalgrattateed või jalg- ja jalgrattateed).

Lõiked 3 ja 4 sätestavad, et lisaks ühendmääruse § 3 lõikes 2 sätestatud tingimustele peavad taotlejal ja partneril olema omafinantseeringu ja abikõlbmatute kulude tasumise suutlikkus ühendmääruse § 3 lõike 4 järgi. Ning neid nõudeid kontrollib rakendusüksus.

## Eelnõu § 9

sätestab nõuded taotlusele.

Lõige 1 sätestab, et taotlus peab vastama ühendmääruse §-s 4 sätestatud nõuetele. Sätestatakse ka minimaalsed nõuded informatsioonile, mida tuleb esitada taotluses. Osa nõudeid vajavad selgitamist allpool.

Lõike 1 punktis 3 – *selgitus, kas ja mil viisil arvestatakse projektis potentsiaalsete kasutajarühmade erinevaid vajadusi ja liikumisteekondi –* mõeldakse potentsiaalsete kasutajarühmade all lapsi, lapsevankriga liikujaid, eakaid ja erivajadusega inimesi.

Lõike 1 punkti 4 – *rajatava jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee potentsiaalne kasutatavus päevas ja aastas koos põhjendusega –* puhul peab taotleja ise kirjeldama metoodika, kuidas ta jalgratta- või jalgtee potentsiaalne kasutatavust prognoosib, kuna ühest metoodikat ei ole võimalik määruse andjal välja tuua, sest kõik oleneb konkreetsest haldusüksusest, selle populatsioonist, tähtsate teenuste ja objektide ruumilisest paiknemisest jmt.

Taristu kasutajate arvestamise täpsem metoodika on esitatud seletuskirja lisas 3.

Lõike 1 punktiga 10 – *dokumendid, mis kinnitavad projekti tulemusena valmiva investeeringuobjekti aluse maa omandit või kasutusõigust või riigivara valitseja kirjalik nõusolek riigi omandis oleva maa või objekti puhul –* mõeldakse, et investeeringuobjekti alune maa peab olema KOVi omandis või sellel on kasutusleping (näiteks rendileping). Määruse andja eeldab, et KOV sõlmib kasutuslepingu (või ka servituut) tähtajaga vähemalt amortisatsiooni lõpuni, kuid määruses seda tingimust seada ei tohi. Ning tähtajatuid lepinguid ei saa üldse kasutada, sest neid saab korraliselt suhteliselt lühikeses ajaraamis üles öelda. Kui omand või kasutamine on kindlustatud kuni amortisatsiooni lõpuni, siis ei ole probleemi selles, kellele omand või kasutusõigus pärast viie aasta tingimust jääb. Kui kasutada lühemat tähtaega, võib juhtuda olukord, kus avaliku rahaga ehitatakse midagi, mida saab hiljem veel kasu teenimisel kasutada ja see oleks siis kohe riigiabi. Siinkohal lasub rakendusüksusel seetõttu kasutuslepingute korral kohustus kontrollida toetuse kasutamist ka pärast kestvusnõude täitmist olukorras, kus on risk riigiabi kaasuse tekkimiseks.

Lõike 1 punkti 15 – *kinnitus, et projektis järgitakse* „*ei kahjusta oluliselt*“ *põhimõtet* – juures täpsustame, et nimetatud kinnituse andmisel lähtub taotleja rakendusüksuse veebilehel avaldatud juhendist, mis põhineb Euroopa Komisjoni teatisel 2021/C 58/01 „Tehnilised suunised põhimõtte „ei kahjusta oluliselt“ kohaldamise kohta taaste- ja vastupidavusrahastu puhul“ (ELT C 58, 18.02.2021, lk 1–30). Selle all mõeldakse, et ükski investeering ei tohi kahjustada oluliselt keskkonnaeesmärkide saavutamist.

Keskkonnaeesmärgid on järgmised:

1) kliimamuutuste leevendamine;

2) kliimamuutustega kohanemine;

3) vee ja mereressursside kestlik kasutamine ja kaitse;

4) üleminek ringmajandusele;

5) saastuse vältimine ja tõrje;

6) elurikkuse ja ökosüsteemide kaitse ja taastamine.

Põhimõtte järgimist võib hinnata keskkonnaalase hariduse või töökogemusega spetsialist.

Rakenduskava DNSH analüüs on erieesmärgi „(viii) säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“ suhtes tehtud hindamine. Olulisi keskkonnariske selles ei tuvastatud.

Kuigi rakenduskava DNSH analüüs pole väga detailne, siis jalgrattateede rajamisel on keskkonnaeesmärkidele siiski pigem positiivne mõju. Kui eelnõus nimetatud kriteeriumid, nt keskkonnahoidlike riigihangete rakendamine, nõuded ringmajandusega arvestamiseks, energiasäästlike lahenduste kasutamiseks, kliimamuutustega kohanemiseks, on arvestatud, siis on tegevused kooskõlas „ei kahjusta oluliselt“ põhimõttega.

Lõike 1 punkti 16 – *keskkonnamõju hindamise tulemus, kui hinnangu koostamine on vajalik keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse järgi –* kohaselt esitatakse keskkonnamõju hindamise tulemus, kui hinnang tuleb koostada keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse[[32]](#footnote-33) järgi. Keskkonnamõju hindamisega koos hinnatakse ka projekti kliimakindlust ning asjakohane dokumentatsioon lisatakse taotlusele.

Siinjuures täpsustame, et kliimakindluse tagamise hinnang koostatakse rakendusüksuse veebilehel avaldatud juhendi ja Euroopa Komisjoni teatise 2021/C 373/01 „Taristu kliimakindluse tagamise tehniliste suunised aastateks 2021–2027“ (ELT C 373, 16.09.2021, lk 1–92) kohaselt. Kui see analüüs tehakse koos keskkonnamõjude hindamisega (KMH), siis seda analüüsi ei pea eraldi esitama ning KMH kulud on selle meetme mõttes abikõlbmatud.

**Kliimakindluse tagamine** on protsess, mille eesmärk on vältida taristu vastuvõtlikkust võimalikele pikaajalistele kliimamõjudele, tagades samas, et järgitakse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet ja et projekti teostamisega kaasnevate kasvuhoonegaaside heitkoguste tase on kooskõlas 2050. aastaks saavutatava kliimaneutraalsuse eesmärgiga. Kliimakindluse tagamiseks tehakse kliimakindluse hindamine ning analüüs esitatakse koos taotlusega. Taristu kliimakindluse tagamise hindamisel tuleb lähtuda Euroopa Komisjoni teatisest nr 2021/C 373/01 „Taristu kliimakindluse tagamise tehnilised suunised aastateks 2021–2027“[[33]](#footnote-34) (ELT C 373, 16.9.2021, lk. 1–92) ning RTK veebilehel avaldatavast juhendist, mis selgitab ning sisaldab Eesti kontekstis vajalikku teavet kliimakindluse hindamiseks. Samuti on tehnilistes suunistes rõhutatud, et alates kuupäevast (s.o 16.09.2021), mil Euroopa Komisjon kõnealused suunised avaldab, tuleks neid aastate 2021–2027 taristuprojektide ettevalmistamisel ja kliimakindluse tagamisel arvesse võtta.

Eelnõukohase määruse mõistes tuleb kliimakindlus tagada kogu toetusega rajatavale füüsilisele taristule, v.a loendurid jmt paigaldatavad seadmed.

Euroopa Komisjoni üldine soovitus on ka, et kus võimalik, peaks riigihangetel kasutama **keskkonnahoidlike kriteeriume**. Kriteeriumid sisaldavad tehnilisi lahendusi, mida saab võrdlusena kasutada kas projekteerimisel, ehitustöödel või hoolduse korraldamisel. Transpordi valdkonna kohta on kehtestatud palju valdkondlikke kriteeriume, mille leiab Euroopa Komisjoni vastavasisuliselt lehelt[[34]](#footnote-35). Täpsemalt puudutab see:

1. teede projekteerimist, ehitamist ja hooldust;
2. teevalgustust ja foore;
3. maanteetransporti;
4. teekattemärgistust (ELi keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumid värvide, lakkide ja teekattemärgistuse jaoks)[[35]](#footnote-36).

Lõike 1 punkti 18 – *selgitus, kuidas on projektis arvestatud kvaliteetse ruumi ja „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtetega. „Uus Euroopa Bauhaus“ on algatus, mille eesmärk on hõlbustada terviklikke, koostööl põhinevaid ja valdkondadevahelisi ühiskondlikke muutusi kolmes mõõtmes, milleks on ruumikogemuse kvaliteet, kestlikkus ja kliimakindlus ning kaasamine –* juures selgitame, et algatus „Uus Euroopa Bauhaus“ toob pildile ka sotsiaalse ja kultuurilise mõõtme. Meetme eelnõus arvestatakse kvaliteetse ruumi aluspõhimõtete, sh universaalse disaini põhimõtete ja kliimakindlusega. Riigihangete korraldamisel lähtutakse keskkonnahoidliku hankimise kriteeriumidest[[36]](#footnote-37).

Algatuse eesmärk on hõlbustada terviklikke, koostööl põhinevaid ja valdkondadevahelisi ühiskondlikke muutusi kolmes mõõtmes (põhiväärtused):

1) ruumikogemuse kvaliteet, sh disain ja esteetika, tervislik ja ohutu elukeskkond;

2) kestlikkus ja kliimakindlus, sh ringmajandus, looduslik mitmekesisus ja kliimaneutraalsus;

3) kaasamine, sh ligipääsetavus ja taskukohasus.

Elukeskkonna kvaliteet on Euroopa Liidus üha kesksem teema. Ka viimaste aastate tervisekriisi kogemus näitas, kui tähtis oli ühtäkki eluaseme ruumiline kvaliteet ning ligipääs heale avalikule ruumile ja looduslikele puhkealadele. Kui rohepöörde renoveerimislaine, ringmajanduse ning liikuvuse strateegiad on seni kandnud peamiselt kestlikkuse vaadet, siis „Uus Euroopa Bauhaus“ toob pildile ka sotsiaalse ja kultuurilise mõõtme. Algatuse mõte ongi kiirendada Euroopa roheleppe elluviimist, muuta lahendusi sotsiaalselt sidusamaks, köitvamaks ja kättesaadavamaks.

„Uue Euroopa Bauhausi“ (komisjoni teatis COM(2021) 573) kohaselt ei saa käsitleda ehitatud keskkonna säästlikkuse aspekte eraldiseisvalt, vaid neid tuleb vaadata terviklikult üheskoos muude majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste aspektidega. ELi Nõukogu järeldused (2021)[[37]](#footnote-38) juhivad tähelepanu elukeskkonna tervikkäsitluse vajalikkusele ja annavad konkreetseid soovitusi Davosi kvaliteedisüsteemi rakendamiseks liikmesriikide ruumiloomes.

Taotlejatel soovitatakse täita enesekontrolliks Davosi tööleht, et paremini hinnata „Uue Euroopa Bauhausi“ põhiväärtuste järgimist. Kontroll-lehe saab taotleja rakendusüksuse käest.

Tööleht on kättesaadav ka veebis <https://www.kul.ee/uuringud#arhitektuur> ning <https://www.kul.ee/media/3459/download>).

Lõike 1 punkti 19 – *selgitus projekti panustamise kohta strateegia „Eesti 2035“ sihtidesse ja aluspõhimõtetesse –* puhul täpsustame, et transpordi tulemusvaldkond panustab eelnõukohase määrusega arengustrateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete hoidmisesse ja sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärkide ja mõõdikute „ligipääsetavuse näitaja[[38]](#footnote-39)“, „kasvuhoonegaaside netoheide CO2 ekvivalenttonnides“, „elukeskkonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus“ ning „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal“ saavutamisse. Toetatavad tegevused peavad arvestama muuhulgas ka kvaliteetse [ruumi](https://www.kul.ee/media/60/download)[[39]](#footnote-40) ning „Uue Euroopa Bauhausi“[[40]](#footnote-41) aluspõhimõtetega. Taotlejal tuleb panus strateegia „Eesti 2035“ sihtidesse ja aluspõhimõtetesse enda projekti põhjal lahti selgitada.

Lõike 1 punkti 22 – *jalg- ja jalgrattatee või* *jalgrattatee tervikteekonna kaart selle piirkonna kohta või avalik viide sellele või muu samaväärne dokument“* – kohta täpsustame, et kuna meetme eesmärk on edendada säästva liikumisviisi mugavat ja turvalist kasutamist terviklike jalgrattateede põhivõrkudes oluliste puuduolevate lülide ehitamisega, sh ühistranspordile juurdepääsu parandamine koos rattaparkimisvõimaluste loomisega, siis selleks peab taotlejal olema oma piirkonna kohta jalgrattatee tervikteekondade kaart, mis näitab, kus on rattateed, kus on kitsaskohad, millised on taotleja omavalitsuse plaanitavad arendused rattateede rajamisel.

Lõige 2 sätestab, et lõike 1 punktis 8 nimetatud projektiga seotud pooleliolev menetlus (eelprojekti staadiumis kehtivatele planeeringutele vastav tee-ehitusprojekt ehitusseadustiku tähenduses), kolmanda isiku nõue või muu asjaolu ei tohi takistada taotluse menetlemist.

Nõue on täitmiseks rakendusüksusele, kes jälgib § 9 lõike 1 punkti 8 nõuet, mille kohaselt peab taotleja taotlusega esitama vähemalt eelprojekti staadiumis kehtivatele planeeringutele vastava tee-ehitusprojekti ehitusseadustiku tähenduses. Kui taotlejal pole veel eelprojekti, kuid taotlusega esitatavates dokumentides pole muid olulisi puudusi, saab rakendusüksus teha kõrvaltingimusega taotluse rahuldamise otsuse.

Lõige 3 sätestab, et taotluses nimetatud investeeringu tulemusena valmiv jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee peab olema ligipääsetav ja kasutatav kõigile kasutajarühmadele parimal võimalikul viisil lõike 1 punktis 17 nimetatud põhimõtetel.

## Eelnõu 4. peatükis

sätestatakse taotluse esitamine ja menetlemine.

## Eelnõu § 10

sätestab taotlusvooru avamise, taotluse esitamise ja nõuetele vastavuse kontrolli.

Lõige 1 sätestab, et taotlusvooru eelarve kinnitab rakendusasutuse juht.

Meetme eelarve on 4 miljonit eurot ning see on täpsemalt kirjeldatud seletuskirja sissejuhatuses.

Lõige 2 sätestab, et taotluste vastuvõtmise alustamisest ning taotlusvooru tähtajast teavitab rakendusüksus kohaliku omavalitsuse üksusi e-posti kaudu ja rakendusüksuse veebilehel.

Lõige 3 sätestab, et igal taotlejal on õigus esitada taotlusvoorus kuni kaks taotlust. See on oluline piirang, et vähendada rakendusüksuse halduskoormust, kuna potentsiaalseid taotlejaid on piisavalt palju, kuid eelarve samas vaid 4 miljonit eurot.

Lõige 4 sätestab, et taotluse esitab e-toetuse keskkonna kaudu toetuse taotleja esindusõiguslik isik digitaalselt allkirjastatuna.

Lõige 5 sätestab, et rakendusüksus avab taotlemise võimaluse e-toetuse keskkonnas hiljemalt taotlusvooru avamise ajaks.

Lõige 6 sätestab, et taotluse menetlemine koosneb taotluse, taotleja ja partneri nõuetele vastavuse kontrollist, hindamisest ja taotluse rahuldamise, osalise rahuldamise, kõrvaltingimusega rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest.

Lõige 7 sätestab, et taotluse menetlemise tähtaeg on kuni 50 tööpäeva taotluse esitamisest alates.

Lõige 8 sätestab, et kui taotluse ja taotleja vastavuse kontrollimisel avastatakse puudusi, teavitatakse sellest viivitamata taotlejat ja määratakse kuni kümme tööpäeva puuduste kõrvaldamiseks, mille võrra taotluse menetlemise tähtaeg pikeneb. Puudusteks ei loeta § 9 lõike 1 punktides 9, 10 ja 16 nimetatud dokumentide puudumist taotlemisel. Taotlejal tuleb taotlemisel rakendusüksusele esitada ajakava eelnimetatud dokumentide esitamise kohta.

Rakendusasutuse seisukohalt ei tohiks selle piirangu alla minna ehitusluba või ehitusprojekti kehtivad kooskõlastused, dokumendid, mis kinnitavad projekti tulemusena investeeringuobjekti omandi- või kasutusõigust või valdust ega ka projekti kliimakindluse tagamise hinnang, mille saamine eeldab nii aja- kui ka rahalist ressurssi. Siiski on oluline, et taotleja esitab taotlemisel ajakava, mis tähtajaks vastavad eeldused saabuvad. Puuduolevate dokumentide tähtaeg võiks jääda kuue kuu kuni ühe aasta sisse eeldusel, et projekt suudetakse ellu viia abikõlblikkuse tähtaja jooksul.

Kuna **maa omandamine või kasutusõiguse seadmine** ja kokkulepete tegemine on ajamahukas protsess, siis on oluline, et see oleks taotlemise hetkeks kas läbitud või on teada kindel lõpptärmin, millal vastav eeldus saabub. Arvestada tuleb, et kogu rajatav taristu peab valmima käesoleval programmperioodil, ehk hiljemalt 31.10.2029.

Asjakohaseim säte on ühendmääruse § 3 lõike 2 punkt 8 – projekti elluviimiseks peab olema õiguslik eeldus, st taotlejal/partneril peab olema õiguslik alus seda tegevust teha ehk ta peab omama võimu asja üle.

Nõue on oluline ka kestvuse nõude täitmise aspektist[[41]](#footnote-42). Kui valminud objekti valdus on mõne muu isiku käes, siis võib see uus isik saada põhjendamatu eelise või võivad seeläbi oluliselt kahjustuda algse projekti eesmärgid. See on aga kestvusnõudega vastuolus.

Seega selleks, et rajada jalgratta- või jalgtee füüsilise isiku või eraõigusliku juriidilise isiku kinnistule, peab taotleja või partneri kasuks olema seatud isiklik servituut, kinnistu koormatud reaalkoormatisega või olema sõlmitud notariaalne kasutusleping vähemalt kestvusnõude perioodi lõpuni enne meetmesse toetuse taotluse esitamist. Jalgratta- või jalgtee rajamiseks riigi omandis olevale maale peab riigivara valitseja või volitatud asutus taotleja või partneri taotluse alusel olema oma otsusega andnud selleks vajaliku suurusega maaüksuse kasutusse ning vastavalt riigivaraseaduses toodule olema sõlminud notariaalse kasutuslepingu tähtajatult või kuni rajatise amortiseerumiseni enne meetmesse toetuse taotluse esitamist. Mõlemal juhul peab maa omaniku ja taotleja või partneri vahel sõlmitud leping sisaldama ka kokkulepet trammi-, jalgratta- või jalgtee edasise hoolduse kohta.

Meetme seisukohast on oluline fakt, et maa, kuhu jalgratta- või jalgteed rajada soovitakse, on taotleja kontrolli all ja on olemas kindlus, et taotleja tohib sinna maale vastava taristu rajada.

Kui taotlemise hetkeks ei ole taotlejal kõiki vajalikke dokumente, on rakendusüksusel kaalutlusõigus teha taotluse rahuldamise otsus kõrvaltingimusega ning seada mõistlik tähtaeg kõrvaltingimuse täitmiseks. Toetuse väljamakseid saab sellisel juhul teha pärast kõrvaltingimuse täitmist.

Lõige 9 sätestab, et rakendusüksus võib taotluse menetlemise käigus nõuda taotlejalt selgitusi ja lisadokumente taotluses esitatud andmete kohta, samuti taotluse täiendamist või muutmist, kui ta leiab, et taotlus ei ole piisavalt selge või selles esinevad puudused.

Lõige 10 sätestab, et kui taotlus ei vasta nõuetele ja seda ei viida lõikes 8 nimetatud tähtaja jooksul nõuetega vastavusse, teeb rakendusüksus taotluse rahuldamata jätmise otsuse taotlust sisuliselt hindamata.

## Eelnõu § 11

sätestab, et rakendusüksus tunnistab taotluse nõuetele vastavaks, kui taotleja, partner ja taotlus vastavad määruses sätestatud nõuetele, ning nõuetele mittevastavaks, kui taotleja, partner ja taotlus ei vasta määruses sätestatud nõuetele.

## Eelnõu § 12

Lõige 1 sätestab, et nõuetele vastavaid taotlusi hindab rakendusüksuse moodustatud hindamiskomisjon, mille koosseis kooskõlastatakse rakendusasutusega ja avalikustatakse rakendusüksuse veebilehel. Hindamiskomisjoni teenindab rakendusüksus.

Hindamiskomisjoni tuleb kaasata ka piirkonna maakondlikud arendusorganisatsioonid või Eesti Linnade ja Valdade Liit, et toetatavate tegevuste valikus katta linnapiirkondade osalus.

Lõike 2 järgi on nõuetele vastavate taotluste hindamise aluseks projektide hindamismetoodika, mille kinnitab rakendusüksus kooskõlastatult rakendusasutusega. Hindamismetoodika koostamisel lähtub rakendusüksus lõikes 4 sätestatud valikukriteeriumidest ja lõigetes 5–10 sätestatud arvutus- ja menetluspõhimõtetest. Rakendusüksus avalikustab projektide valikumetoodika oma veebilehel hiljemalt taotlusvooru väljakuulutamise päeval.

Lõige 3 sätestab, et hindamiskomisjoni liikmed peavad vastama ÜSS2021\_2027 § 11 lõikes 2 sätestatud nõuetele, deklareerima oma erapooletust ja sõltumatust hinnatavatest projektidest, taotlejatest ja partneritest ning isikliku seotuse esinemise korral ennast ettepaneku hindamisest taandama ning tagama hindamiskomisjoni liikmeks oleku ajal ja pärast liikmeks oleku aja lõppemist tähtajatult talle hindamiskomisjoni töö käigus teatavaks saanud informatsiooni konfidentsiaalsuse.

Lõige 4 sätestab, et projektide valimiseks kasutatavad valikukriteeriumid ja metoodika vastavad määruse „Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused“ §-le 7. Nõuetele vastavaks tunnistatud projekte hindab hindamiskomisjon valikukriteeriumide alusel, mis on kooskõlas rakenduskava seirekomisjoni kinnitatud üldiste vastavus- ja valikukriteeriumidega ja mille osakaalud koondhindest on järgmised:

1) projekti kooskõla valdkondlike arengukavadega[[42]](#footnote-43), mõju rakenduskava erieesmärgi[[43]](#footnote-44) ja meetme eesmärkide saavutamisele – 30 protsenti. Selle kriteeriumi raames hinnatakse projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse, projekti panust meetme väljund- ja tulemusnäitaja saavutamisse, positiivne mõju ühistranspordi kättesaadavuse ja koostoimivuse paranemisele jalgrattaga, jalgsi, ratastooli või muu abivahendiga liiklejatele ning kuidas projekti raames võetakse arvesse „Uue Euroopa Bauhausi“ väärtusi;

2) projekti põhjendatus – 20 protsenti. Selle kriteeriumi raames hinnatakse, kas projekti eesmärgipüstitus on põhjendatud, kas projekti sekkumisloogika on arusaadav, mõjus ja innovaatilisi lahendusi soosiv ning milline on nende sidusus eesmärkidega ning kas tegevuste ajakava on realistlik, arvestades muuhulgas tegevuste omavahelisi seoseid ja ajalist järgnevust;

3) projekti kuluefektiivsus – 20 protsenti. Selle kriteeriumi puhul hinnatakse, kas ettenähtud tegevused ja projektilahendused on kuluefektiivne viis planeeritud väljundite ja tulemuste saavutamiseks ning kas planeeritud eelarve on realistlik ja mõistlik ning on selge, milliste arvutuste ja hinnangute alusel on eelarve kokku pandud ning planeeritud kulud on vajalikud ja mõistlikud, ning taotleja on suuteline rahastama projektile järgnevaid püsikulusid;

4) taotleja ja partneri suutlikkus projekti ellu viia – 10 protsenti. Selle kriteeriumi raames kontrollitakse, kas taotlejal ja partneritel kokku on kvalifikatsioon, kogemus, õiguslikud, organisatsioonilised või tehnilised eeldused projekti elluviimiseks kavandatud viisil, tagades kestlikkuse ja jätkusuutlikkuse ning edasised tegevus- ja hoolduskulud;

5) projekti kooskõla strateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega – 20 protsenti. Selle kriteeriumi raames hinnatakse, kuidas lisaks projekti vahetutele eesmärkidele võetakse arvesse Eesti pikaajalise arengustrateegia aluspõhimõtete ja sihtidega seotud horisontaalseid põhimõtteid, nagu ligipääsetavus, keskkonnakaitse ja kliimaneutraalsus, ja aidatakse kaasa eesmärkide saavutamisele ning panustatakse seeläbi vastavasse riigi pikaajalise arengustrateegia näitajasse. Hindamismetoodika peab hõlmama ka kliimakindluse hindamist. Tuleb hinnata kliimakindluse tagamise hinnangust lähtudes panust CO2 vähendamisse, eelistades neid projekte, mis vähendavad kõige enam CO2-heidet. Kliimakindluse hindamise teine osa on kohanemine kliimamuutustega. Kuna tegemist on sisulise hindamisega (kas hinnang on antud metoodika kohaselt ja kas järelduste alusel saab veenduda projekti kliimakindluses), siis peaks hindamiskomisjon ka seda aspekti analüüsima.

Lõige 5 sätestab, et taotlust hinnatakse skaalal 0–3, millest kõrgeim hinne on 3 ja madalaim 0. Lõikes 4 sätestatud iga hindamiskriteeriumi hinne kujuneb hindamiskomisjoni liikmete antud hinnanguväärtuste keskmisest.

Lõige 6 sätestab, et taotluse koondhinne moodustub järgmiselt: hindamiskomisjoni liikmete igale kriteeriumile antud hinnanguväärtuste keskmised korrutatakse läbi hindamiskriteeriumi osakaaluga, hindamiskriteeriumide hinded liidetakse.

Lõige 7 sätestab, et kui hindamiskomisjoni liikmetel tekib hindamise käigus taotluse kohta küsimusi, annab rakendusüksus taotlejale küsimustele vastamiseks tähtaja kuni kümme tööpäeva, mille võrra pikeneb taotluse menetlemise tähtaeg veelgi. See tähtaeg tuleb lisaks taotluse läbivaatamisel puuduste kõrvaldamise tähtajale.

Lõige 8 sätestab, et kui hindamiskomisjoni liikmete ühe kriteeriumi hinne erineb vähemalt kahe punkti võrra, vaatavad hindamiskomisjoni liikmed kriteeriumi hinded ja põhjendused ühiselt üle ja korrigeerivad neid vajaduse korral.

Lõige 9 sätestab, et hinnang taotlusele loetakse negatiivseks, kui kõikide lõikes 4 sätestatud kriteeriumide keskmine on võrdne 1,25-ga või sellest väiksem või mõne valikukriteeriumi lõikes on hindeks saadud 0. Muudel juhtudel loetakse hinnang taotlusele positiivseks. See välistab olukorra, kus toetust saab ka selline projekt, mis mõne lõikes 4 loetletud kriteeriumiga üldse kooskõlas ei ole, kuid sellele vaatamata rohkem kui 1,25 punkti kogub ja seeläbi lõpuks ka toetust saab.

Lõige 10 sätestab, et positiivse hinnangu saanud kõigi linnapiirkondade taotlused järjestatakse pingeritta. Kui mitme projekti tulemuste koondsumma on võrdne, eelistatakse projekte, mis said lõike 4 punktis 1 kõrgemad punktid. Kui ka seejärel on tulemuste koondsumma võrdne, eelistatakse projekte, mille kohaliku omavalitsuse omafinantseering on kogusummas suurem.

## Eelnõu § 13

Lõige 1 sätestab, et rahuldatakse kõik nõuetele vastavaks tunnistatud ja pingereas olevad taotlused kuni eelarvevahendite lõppemiseni.

Lõige 2 sätestab, et kui lõike 1 alusel rahastamisele kuuluva taotluse summa ületab raha jääki, on rakendusüksusel õigus pidada järgneva pingereas oleva taotlejaga läbirääkimisi taotletava summa ja taotluses sisalduvate tegevuste vähendamise või taotleja omafinantseeringu suurendamise üle, arvestades pingerea aluseks olevaid hindamiskriteeriume § 12 lõikes 12 sätestatu järgi.

Lõige 3 sätestab, et lõike 2 kohaste läbirääkimiste ebaõnnestumisel alustab rakendusüksus läbirääkimisi omakorda pingereas järgmise taotlejaga kuni eelarvevahendite lõppemiseni. Läbirääkimisi peetakse järjestikuselt pingerea alusel, mitte korraga.

Lõige 4 sätestab, et taotluse rahuldamise otsuses täpsustatakse toetuse saaja õigusi ja kohustusi ning toetuse kasutamise tingimusi.

Lõige 5 sätestab, et taotluse rahuldamise otsuses sätestatakse ühendmääruse § 8 lõikes 4 nimetatud teave ning lisaks järgmine informatsioon:

1) aruannete esitamise tähtajad ja tingimused;

2) toetuse tagasinõudmise alused;

3) toetusest teavitamise kord;

4) rajatava objekti asukoht;

5) rajatava jalgratta- ja jalgtee või jalgrattateelõigu pikkus kilomeetrites;

6) muud vajalikud kõrvaltingimused.

Lõige 6 sätestab, et kui projekti kogumaksumus on kuni 200 000 eurot, käsitatakse toetust kindlasummalise maksena ning taotluse rahuldamise otsuses määratakse projekti tulemus ja toetuse summa ühendmääruse § 20 lõike 1 punkti 1 kohaselt.

Euroopa Komisjoni prioriteet on, et kulude lihtsustatud hüvitamisviise kasutataks üha rohkem ja seetõttu on kehtestatud summaline piirmäär, millest allapoole jäävate projektide puhul on kohustuslik toetus anda lihtsustatud kuluhüvitamisviiside alusel.

ÜSM artikli 53 lõike 2 kohaselt, kui ERF projekti kogukulud ei ületa 200 000 eurot, peab toetuse saajale makstav toetus olema välja arvestatud ühikuhindade, kindlasummaliste maksete või ühtsete määrade standardiseeritud astmiku alusel.

Hinnang lihtsustatud kuluhüvitamisviiside kohustusliku kohaldamise kohta tuleb rakendusüksusel anda toetuse rahuldamise otsuse tegemise ajal. Kui lihtsustatud kuluhüvitamisviiside kasutamine on kohustuslik, siis tuleb neid rakendada projekti kõikidele abikõlblikele kuludele. Ühtse määra rakendamisel võib tegelike kulude alusel hüvitada vaid ühtse määra arvestamise aluseks olevaid kulusid.

Lõige 7 sätestab, et kindlasummalise makse korral on toetuse summa määramise aluseks taotlusekohase projekti kogumaksumus, mis on selgunud hinnapakkumuste keskmise hinnana.

Lõige 8 sätestab, et kindlasummalise makse korral määratakse projekti tulemuseks § 2 lõike 2 punktis 2 nimetatud väljundnäitaja saavutusmäär kilomeetrites taotluses määratud sihtotstarbelise jalgrattataristu lõikudes.

Lõige 9 sätestab, et taotlus ja selle kohta esitatud lisateave on taotluse kohta tehtud otsuse lahutamatu osa.

Lõige 10 sätestab, et taotluse rahuldamise otsus tehakse taotlejale teatavaks viivitamata e‑toetuse keskkonna kaudu.

## Eelnõu § 14

Lõiked 1 ja 2 sätestavad, et taotlus jäetakse rahuldamata, kui taotlus, taotleja või partner ei vasta ühendmääruse § 8 lõigetes 2 ja 3 sätestatud ning määruse nõuetele, kui taotlus sai § 12 lõikes 9 sätestatu alusel negatiivse hinnangu, või vahendite lõppemisel. Taotluse rahuldamata jätmise otsus tehakse taotlejale teatavaks viivitamata e‑toetuse keskkonna kaudu.

## Eelnõu § 15

Lõige 1 sätestab, et taotluse võib rahuldada kõrvaltingimusega, kui on tõenäoline, et lõpliku otsuse tegemiseks vajalik eeldus saabub või täidetakse kõrvaltingimuses märgitud tähtaja jooksul ja kõrvaltingimuse seadmine on mõistlik.

Kõrvaltingimuse seadmine võib olla vajalik nt investeeringuobjekti omandi- või kasutusõiguse dokumentide esitamiseks, kui nimetatud dokumendid on taotlemisel puudu.

Lõige 2 sätestab, et kõrvaltingimusega taotluse rahuldamise korral tekib toetuse saajal õigus toetuse maksetele pärast seda, kui rakendusüksus on tuvastanud tingimuse saabumise või täitmise toetuse saaja esitatud teabe põhjal, välja arvatud juhul, kui rakendusüksusel on teavet võimalik saada infosüsteemist või muust andmeallikast. See tähendab, et toetuse saaja teeb kõik projektiga seotud abikõlblikud kulud oma vahenditest kuni kõrvaltingimuse täitmiseni.

Ning õigus toetuse maksetele tekib toetuse saajal pärast seda, kui rakendusüksus on tuvastanud tingimuse saabumise või täitmise toetuse saaja esitatud teabe põhjal, välja arvatud juhul, kui rakendusüksusel on teavet võimalik saada infosüsteemist või muust andmeallikast.

Lõige 3 sätestab, et taotluse osalise rahuldamise otsus tehakse kooskõlas § 13 lõigetega 2 ja 3 positiivse hinnangu saanud taotluse kohta, kui taotluse täielik rahuldamine ei ole võimalik taotlusvoorus ette nähtud eelarvevahendite lõppemise tõttu või kui taotletud toetuse summa või projekti tegevused ja kulud on projekti eesmärkide või indikaatorite seisukohast osaliselt põhjendatud.

## Eelnõu 5. peatükis

sätestatakse taotluse rahuldamise otsuse muutmine ja kehtetuks tunnistamine.

## Eelnõu § 16

Lõige 1 sätestab, et taotluse rahuldamise otsust võib muuta rakendusüksus või toetuse saaja kirjaliku avalduse alusel ühendmääruse §-s 12 sätestatud tingimustel ja korras.

Lõige 2 sätestab, et kui muutuvad taotluse rahuldamise otsuses ühendmääruse § 12 lõike 2 punktides 1−3 nimetatud asjaolud, kontrollitakse enne otsuse tegemist muudatuste asjakohasust ja vajalikkust ning vajaduse korral § 12 lõikes 4 sätestatud projektide valikukriteeriumidele vastavust, kaasates vajaduse korral hindamiskomisjoni.

Lõige 3 sätestab tingimused, millal on rakendusüksusel õigus keelduda taotluse rahuldamise otsuse muutmisest.

Lõige 4 sätestab, et taotluse rahuldamise otsust võib muuta kuni projekti abikõlblikkuse perioodi lõpuni, kuid mitte pärast projekti tegevuste lõppemist.

Lõige 5 sätestab, et taotluse rahuldamise otsust võib muuta ka tagasiulatuvalt, kui see aitab kaasa projekti tulemuste saavutamisele ja muudatus on põhjendatud.

Nimetatud säte on varem praktikas osutunud vajalikuks projekti edukaks elluviimiseks ning finantskorrektsioonide vältimiseks.

Lõige 6 sätestab tingimused, millal taotluse rahuldamise otsus tunnistatakse osaliselt või täielikult kehtetuks.

Lõige 7 sätestab, et taotluse rahuldamise otsuse muutmise, osalise või täieliku kehtetuks tunnistamise otsustab rakendusüksus 30 tööpäeva jooksul pärast vastavasisulise avalduse saamist.

Lõige 8 sätestab, et taotluse rahuldamise otsuse muutmise, osalise või täieliku kehtetuks tunnistamise otsus tehakse taotlejale teatavaks viivitamata e-toetuse keskkonna kaudu.

## Eelnõu 6. peatükis

sätestatakse toetuse saaja, partneri ja rakendusüksuse õigused ja kohustused.

## Eelnõu § 17

Lõige 1 sätestab, et toetuse saajal ja partneril on õigus saada rakendusüksuselt informatsiooni ja selgitusi, mis on seotud määruses sätestatud nõuete ja toetuse saaja ning partneri kohustustega.

Lõige 2 sätestab toetuse saaja kohustused lisaks ühendmääruse § 10 lõikes 1 ja §-s 11 nimetatule.

Lõige 3 sätestab, et partner peab täitma ühendmääruse § 10 lõigetes 2 ja 3 sätestatud kohustusi, sh täitma teavitamisnõudeid ning on kohustatud tagama projekti elluviimiseks vajalike, õigusaktides ette nähtud lubade ja kooskõlastuste olemasolu, tagama ühissätete määruse artiklites 65 ja 66 nimetatud kestvusnõude täitmise viis aastat projektile lõppmakse tegemisest alates.

Lõige 4 sätestab, et võimaluse korral tuleb riigihanke korraldamisel kasutada kriteeriume[[44]](#footnote-45), mis eelistavad keskkonnahoidu ja keskkonnasäästlikke lahendusi.

Asjakohased on järgmised keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumid:

1) ELi keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumid värvide, lakkide ja teekattemärgistuse jaoks;

2) ELi keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumid teede projekteerimise, ehitamise ja hoolduse valdkonnas;

3) ELi keskkonnahoidliku riigihanke kriteeriumid teevalgustuse ja fooride kohta.

## Eelnõu § 18

Lõige 1 sätestab rakendusüksuse ülesanded lisaks ÜSS2021\_2027 § 8 lõikes 2 sätestatud ülesannetele.

Lõike 1 punkti 7 rakendatakse § 20 lõike 1 kohase toetuse maksmisega ehk teisisõnu   
200 000 eurot ületava kogumaksumusega projektidele. Kui toetust antakse kindlasummalise makse alusel, siis peab olema 100% lubatust täidetud ja tulemuste saavutamise hindamisel rakendusüksusel kaalutlusruum puudub.

Lõige 2 sätestab rakendusüksuse õigused.

## Eelnõu 7. peatükis

sätestatakse toetuse kasutamisega seotud aruannete esitamise kord.

## Eelnõu § 19

Lõige 1 sätestab, et toetuse saaja esitab rakendusüksusele projekti elluviimise kohta vahearuande e-toetuse keskkonna kaudu üks kord aastas 31. detsembri seisuga hiljemalt 15. jaanuaril või rakendusüksuse nõudmisel tihedamini või taotluse rahuldamise otsuses sätestatud aegadel. Projekti lõpparuande esitab toetuse saaja taotluse rahuldamise otsuses sätestatud ajaks.

Lõikes 2 sätestatakse teave, mida tuleb toetuse saajal kajastada projekti vahe- ja lõpparuandes. Projekti panust „Eesti 2035“ sihtide ja horisontaalsete põhimõtete, sh ligipääsetavuse tagamisse seiratakse ühendmääruses sätestatud nõuete kohaselt.

Raporteerimise erisused näitajate kaupa:

* vahe- ja lõpparuandes on võimalik näitajate vaates raporteerida vaid määruse § 2 väljundnäitajaid;
* paragrahvi 2 tulemusnäitajate raporteerimise reeglid näevad ette raporteerimist üks aasta pärast vastava taristu valmimist, seega neid näitajad saab raporteerida vaid järelaruandega;
* „Eesti 2035“ näitajaid ning panust horisontaalsetesse põhimõtetesse ja ligipääsetavuse parandamisse tuleb analüüsida vähemalt lõpparuandes.

Lõige 3 sätestab, et toetuse saaja esitab projekti järelaruande §-s 2 nimetatud tulemusnäitaja saavutamise kohta ühe aasta jooksul pärast projekti lõppu.

Lõige 4 sätestab, et projekti vahe-, lõpp- ja järelaruande vormid kehtestab ja teeb toetuse saajale kättesaadavaks rakendusüksus.

Lõige 5 sätestab, et rakendusüksus kinnitab projekti vahe-, lõpp- ja järelaruande 20 tööpäeva jooksul selle rakendusüksuse e-toetuse keskkonnas esitamisest arvates. Rakendusüksusel on õigus nõuda aruande täiendamist.

## Eelnõu 8. peatükis

sätestatakse toetuse maksmise tingimused ja kord.

## Eelnõu § 20

Lõige 1 sätestab, et toetust makstakse tegelike kulude alusel ühendmääruse § 27 lõikes 1 sätestatud tingimustel, kui projekti kogumaksumus on üle 200 000 euro.

Lõige 2 sätestab, et kui projekti kogumaksumus on kuni 200 000 eurot, lähtutakse toetuse maksmisel ühendmääruse § 28 lõikest 2. Sellisel juhul makstakse taotluse rahuldamise otsuse alusel toetust kindlasummalise maksena. Toetuse saaja esitab siis maksetaotluse rakendusüksusele e-toetuse keskkonna kaudu koos järgmiste dokumentide ja tõenditega:

1) tööde üleandmise-vastuvõtmise akt;

2) kasutusluba või kasutusteatis;

3) teostusmõõdistuse dokumendid § 4 lõike 1 punktides 1–3 nimetatud tegevuse korral;

4) projekti lõpparuanne.

Lõige 3 sätestab, et toetuse maksete tegemisel lähtutakse ühendmääruse §-des 24–26 ning määruses ja taotluse rahuldamise otsuses sätestatud maksete tegemist täpsustavatest tingimustest ja korrast.

Lõige 4 sätestab, et rakendusüksus maksab toetuse välja toetuse saaja esindusõigusliku isiku poolt e-toetuse keskkonna kaudu esitatud maksetaotluse alusel pärast taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud tingimuste täitmise kontrolli. Maksetaotlus peab sisaldama kokkulepitud tingimuste täitmist tõendavat teavet ja nõutud dokumente taotluse rahuldamise otsuses sätestatud tingimustel.

Lõige 5 sätestab, et toetuse väljamakse tegemise eeldus ühendmääruse § 28 lõike 2 alusel on, et taotluse rahuldamise otsuses ja toetuse andmise tingimustes nõutu täitmine on rakendusüksusele tõendatud.

Lõige 6 sätestab toetuse väljamakse tegemise eeldused.

Lõige 7 sätestab, et kui osa taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest on objektiivsete ja toetuse saajast sõltumata asjaolude tõttu täitmata, võib rakendusüksus jätta toetuse osaliselt välja maksmata. Kui osa taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest ei ole täidetud muudel asjaoludel või taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest ei ole täidetud ühtki, jäetakse toetus välja maksmata.

Lõige 8 sätestab, et toetuse saaja esitab makse saamise aluseks nõutud dokumendid ja tõendid rakendusüksusele e-toetuse keskkonna kaudu.

Lõige 9 sätestab, et makse saamise aluseks nõutud dokumente ja tõendeid ei esitata tihedamini kui kord kuus.

## Eelnõu § 21

sätestab, et rakendusüksus võib peatada toetuse maksmise aluseks olevate dokumentide tõendamise menetlemise osaliselt või täielikult ühendmääruse §-s 33 sätestatud juhul.

## Eelnõu 9. peatükis

sätestatakse finantskorrektsioonide tegemine ja toetuse tagastamine ning vaide menetlemine.

## Eelnõu § 22

Lõige 1 sätestab, et finantskorrektsiooni otsus tehakse ja toetus tagastatakse ÜSS2021\_2027

§-des 28–30 ja ühendmääruse §-des 34–38 sätestatu kohaselt.

Lõige 2 sätestab, et kui tagasimaksmise tähtpäevaks toetust tagasi ei maksta, maksab toetuse saaja viivist ühendmääruse §-s 30 sätestatu kohaselt.

## Eelnõu § 23

sätestab, et rakendusüksuse toimingu või otsuse peale tuleb enne halduskohtusse kaebuse esitamist esitada vaie rakendusüksusele ÜSS2021\_2027 § 31 kohaselt.

## ****3. Eelnõu terminoloogia****

Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika vahendite andmist ja kasutamist on Eesti õigusaktidega reguleeritud programmperioodide kaupa, s.o perioodide 2004–2006, 2007–2013 ja 2014–2020 struktuuritoetuse seadusega. Terminid on nendes seadustes ja eelnõukohases määruses põhimõtteliselt samasisulised, mistõttu kasutatud terminid ei ole enam võõrad, siiski on neid mõnevõrra muudetud. Peamine muudatus võrreldes varasemate perioodide rakendamisega seisneb „struktuuritoetuse“ kasutamisest loobumises, selle asemel kasutatakse sõna „toetus“, mis katab ka muud Euroopa Liidu eelarve eesmärkide vahendid, mille kasutamist reguleerib ühissätete määrus. Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 18 lõike 2 kohaselt ei tule Euroopa Liidu õiguses nimetatud termineid riigisiseselt uuesti määratleda. Eelnõus on viidatud ühissätete määrusele, kui termin tuleb sellest määrusest.

## ****4. Eelnõu vastavus ELi õigusele****

Eelnõukohase määruse aluseks on perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadusja selle alusel antud õigusaktid, mis omakorda on kooskõlas vastavate ELi õigusaktidega:

* 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 määruse eelnõus nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhinduda neist, arvestades ühissätete määruses ja selle alusel antavates Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatut. Määruse eelnõus on ühissätete määruse sättele viidatud, kui ülesande sisu on ühissätete määrusega reguleeritud, mis teeb hõlpsamaks asjakohase regulatsiooni leidmise.

## ****5. Määruse mõjud****

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

Määrus panustab riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ sihtidesse ja aluspõhimõtetesse, edendades horisontaalselt ligipääsetavuse, keskkonnahoiu ja tasakaalustatud regionaalse arengu põhimõtteid. Sotsiaalministeeriumiga konsulteerides jõuti järeldusele, et toetatavatel tegevustel on neutraalne mõju soolisele võrdõiguslikkusele ja võrdsele kohtlemisele, kuid on eeldatav positiivne mõju ligipääsetavusele. Toetatavate tegevuste kavandamisel arvestatakse „Uue Euroopa Bauhausi“ väärtusi ning ligipääsetavuse/universaalse disaini põhimõtteid ja seatakse eesmärgiks lahenduste loomine, mis on kättesaadavad kõigile kasutajarühmadele ning arvestavad nende vajaduste ja ruumi eripäraga, võimendamata sealjuures elanike segregatsiooni.

Määrus on vajalik rakenduskava elluviimisel, reguleerides toetuse andmise ja kasutamise korralduslikku poolt jalgrattaliikluse arendamisel Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas. Rakenduskava tulemuste saavutamisega aitab määrus eelkõige kaasa Eesti suuremate linnapiirkondade keskkonnaseisundi, majandusarengu ja regionaalarengu edendamisele. Määrus ei mõjuta riigi julgeolekut ja välissuhtlemist.

Määrusega kehtestatakse meetmete rakendamisega seotud osalised, nende kohustused ja vastutus, rakendusasutuse ja rakendusüksuse ülesanded. Lisaks reguleeritakse toetuse andmist ja kasutamist, kirjeldatakse riigihangete tegemist, aruandluse esitamise, toetuse maksmise, tagasinõuete ja vaidemenetluse korda. Rakendamisega seotud asutuste (KliM ja RTK) ülesannete täitmisega seotud kulude katmiseks (nt toetuse andmise tingimuste ettevalmistamiseks, investeeringute kava koostamiseks, teavitamiseks, kontrollideks, seireks, hindamiseks, väljamaksete tegemiseks jm) on ette nähtud tehnilise abi eelarve. Tegemist on mitmendat perioodi sarnaste põhimõtete ja rakendussüsteemi alusel antava toetusega, mistõttu on rakendamisega seotud asutustel toimivad ja auditeeritud juhtimis- ja kontrollisüsteemid (tööprotseduuride asjakohasust kontrollib korraldusasutus) ning valdavalt ka vajalik personal. Kahe perioodi kattumisest tingitult võib esineda ajutist lisakoormust.

## ****6. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja määruse rakendamise eeldatavad tulud****

Perioodil 2021–2027 on KliMi elluviidavate transpordi valdkonna rakenduskava poliitikaeesmärkide 2 ja 3 raames võimalik saada ühtekuuluvuspoliitika fondidest ligikaudu 608,578 miljonit eurot, millest määruse rakendamiseks kulub Euroopa Regionaalarengu Fondi vahendeid **4 miljonit eurot**, eeldatav toetuse määr on 70%. Toetuse saajate omafinantseering moodustab vähemalt 30% projektide abikõlblikust kogumaksumusest.

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

## ****7. Määruse jõustumine****

Määrus jõustub üldises korras.

## ****8. Määruse eelnõu kooskõlastamine****

Määruse eelnõu on kooskõlastatud eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu Rahandusministeeriumi (12.12.2023 kiri nr 1.1-11/7140-2), Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi (kooskõlastatud vaikimisi), Sotsiaalministeeriumi (kooskõlastatud vaikimisi), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (kooskõlastatud vaikimisi), Riigi Tugiteenuste Keskuse (12.12.2023 kiri nr 11.1-8/23/3784-2), Kultuuriministeeriumi (11.12.2023 kiri nr 1-12/1686-2), perioodi 2021–2027 seirekomisjoni (kooskõlastatud vaikimisi), Eesti Linnade ja Valdade Liidu (kooskõlastatud vaikimisi) ja Euroopa Komisjoniga (kooskõlastatud vaikimisi). Kooskõlastamisel esitatud märkustega arvestamise/ mittearvestamise tabel on esitatud seletuskirja lisas 4.

|  |  |
| --- | --- |
| Kristen Michal  Kliimaminister | Keit Kasemets  Kantsler |

**Seletuskirja lisa 1**

**„Eesti 2035“ näitajad, mis iseloomustavad horisontaalsete põhimõtete edenemist**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **„Eesti 2035“ siht** | **Ühissätete määruse artiklid 9 ja 73** | |
| **„Kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“** | **Võrdsed võimalused (sh diskrimineerimise vältimine) ja sooline võrdõiguslikkus** | **Ligipääsetavus** |
| Jalgrattaga liigeldes arvestatakse autoga liiklemisest enam üksteise liikumisvabaduse, liikumiskiiruse ja turvalisusega. Linnaruumi kvaliteedile ja võrdõiguslikkusele osutajana on rattasõidu soodustamine oluline ka kogukonnaseltside ja kodanikualgatuste tegevuses ning suurendab mitmekesisust, ühtekuuluvustunnet ja kontakte eri ühiskonnagruppide vahel. Seejuures on tähtis jalgrattateede hea seotus ühistranspordivõrgustikuga.  Taristu objektide planeerimisel ja ehitamisel rakendatakse kaasava disaini põhimõtteid. Taristu projekteeritakse ja ehitatakse selliselt, et see arvestaks kõigi ühiskonnaliikmete vajadustega terve elukaare ulatuses. Nende põhimõtetega arvestamist jälgitakse „Eesti 2035“ näitajaga „Ligipääsetavuse näitaja“. Detailsem analüüs asub pealkirja „Ligipääsetavus“ all. | Ligipääsetavuse tagamine on meetmes läbiv põhimõte. Rajatav taristu peab olema ligipääsetav kõikidele ühiskonna liikmetele kogu elukaare vältel. Taristu planeerimisel ja ehitamisel arvestatakse paljude sihtrühmade vajadustega (nt lapsed, väikelaste vanemad, eakad, erivajadusega või ajutise vigastusega inimesed) ja tagatakse kõigile liikuvuspõhine võimalus iseseisvalt ühiskonnaelus osalemiseks.  Eelnõu sätetes on viidatud, et ligipääsetavust tagavad miinimumstandardid õigusaktide järgimise kaudu: määruse § 4 lõike **2** järgi tuleb jalgratta- või jalgtee projekteerida ja ehitada kooskõlas ehitusseadustikuga ning järgida ehitusseadustiku § 11 lõike 4 alusel kehtestatud puudega inimeste erivajadustest tulenevaid nõudeid ehitisele. Eeldatakse, et tiheasustusalal paiknev jalgratta- või jalgtee vastab nõuetele, kui lisaks õigusaktidele on järgitud Eesti standardit EVS 843 (või samaväärset). Vastava sätte seletuskirjas on viited juhendmaterjalidele, mis on taotlejale abiks nõuete täitmisel.  Transporditaristu kavandamisel pööratakse läbivalt tähelepanu kvaliteetse ruumi ja kaasava disaini põhimõtetele (sh „Uue Euroopa Bauhausi“ põhiväärtustele[[45]](#footnote-46)), et avalik ruum ja teenused oleksid kõikidele inimestele olenemata vanusest ja füüsilistest eripäradest ligipääsetavad (sh teed ja tänavad, ühistranspordipeatused ja sõlmpunktid, [ühistranspordi] sõiduvahendid, teekonnad peatuseni).  Soodustatakse uuenduslike tehnoloogiate kasutust ja looduslähedasi lahendusi, mis vähendavad ajakulu vahemaade läbimisel ja tagavad hea elukeskkonna.  Tänav, teeületuskohad, jalg- ja jalgrattateed on kõigile ligipääsetavad.  Määruse raames toetatavad tegevused panustavad „**Eesti 2035“** mõõdikutesse „**Ligipääsetavuse näitaja**“ ning kaudselt ka „Hoolivus ja koostöömeelsus“ (taristu lahendused sobivad 8–80-aastastele). |
| **Regionaalne tasakaalustatus** (piirkondlike lõhede vähenemine ja teenuste ühtlasem kättesaadavus) ja KOVide haldus- ja arendussuutlikkus ning autonoomia | |
| Liikuvuspoliitika keskne eesmärk on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. **Oluline on, et sellesse panustataks ka kohalikul tasandil**.  Viimase paarikümne aastaga on üle-eestiliselt toimunud üldise trendina autostumine, st autoga tööle või kooli liikumise osakaalult on autoga liikumine kasvanud (s.o säästvate liikumisviiside arvelt). Nt Tallinnas liikus 2000. aastal autoga tööle 35% inimestest, 2020. aastal aga 47%. Üle-eestiliselt liikus 2000. aastal tööle autoga 33% ja 2020. aastal 57% inimesi. Trend on veelgi problemaatilisem, mis puudutab linnalähipiirkonna elanikke – sealt liikus tööle autoga 2020. aastal suisa 69% inimestest.  Meetmega kavandatud investeeringute abil parandatakse linnapiirkondade jalgratta- ja jalgsiteekondade kvaliteeti, et soodustada jalgsi ja jalgrattaga liikumist ning vähendada autostumist.  Meetme tulemuslikkuse hindamiseks on välja töötatud ka tulemusnäitajad, millega seiratakse mh säästvate liikumisviiside kasutamise osakaalu. Eesmärk toetab „Eesti 2035“ ning „Transpordi ja liikuvuse arengukava“ eesmärke kasvatada ühistranspordiga ja jalgsi ning jalgrattaga liikujate osakaalu 55%-ni, linnades sh 60%-ni. Realistlikuks sihiks sh on jalgrattaga liikumise osakaalu kasv 5–7% (2021. a 3,2%). Helsingis on vastav näitaja 11%.  Varasemate toetusmeetmete (regionaalsed jalgrattateed) mõju on jäänud pigem tagasihoidlikuks, sest need olid suunatud liiga palju keskustest välja ning rahastus oli fragmenteeritud. Käesoleva meetmega on plaanis suunata rohkem vahendeid tiheasustusse – sinna, kus ühtepidi on suurim probleem, aga ka suurim saavutatav efekt.  Meetmega on siiski silmas peetud ka regionaalset tasakaalustatust, planeerides eelarvet suurematele linnapiirkondadele (v.a Narva, kuhu suunatakse taasterahastu vahendeid) vastavalt nende elanike arvule. Konkreetsed rahastusotsused tehakse sealjuures aga projektide sisu põhjal (vt seletuskirjas sissejuhatus valiku põhjendusega ja § 12 valikukriteeriumidega).  Kogu Eestil on probleeme ühissõiduki, jalgratta ja jala tööl käivate inimeste osakaalu vähenemisega, mille trend oleks vaja saada kasvavaks. Autostumisest tingitud ummikud on suurim probleem linnades, eriti Tallinnas, Tartus ja Pärnus ja linnapiirkondades, kus auto kasutus ning välisõhu saastatus on suurim. Seetõttu on toetusmeetmed kavandatud justnimelt nende linnapiirkondade arendamiseks, et edendada säästvate liikumisviiside mugavat ja turvalist kasutamist, aidates kaasa terviklike teekondade ning seeläbi vähendada autokasutust.  Investeeringud aitavad suurendada jalgrattaga ja jalgsi liiklejate ohutust ning vähendada inimkahjudega liiklusõnnetuste arvu. Ohutu alternatiivi olemasolu autoliiklusele suurendab linnapiirkondade üleüldist elukeskkonna kvaliteeti ning elanike rahulolu oma elukeskkonnaga. Meetme eesmärk on suurendada kohalike omavalitsusüksuste motivatsiooni leida lahendus liiklusohtlikele teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumist, ning tagada teenuste, sh ühistranspordi, samuti töökohtade parem kättesaadavus jalgrattaga ja jalgsi liikujatele suuremates linnapiirkondades. Toetusmeetme elluviimise tulemusel väheneb transpordisektori keskkonnamõju, samuti suureneb toetatud piirkonnas inimeste aktiivne liikumine.  Hästi läbimõeldud liikumise teekonnad võimaldavad tõhusat ligipääsu tööturule ja avalikele teenustele, toetavad turismi ning aitavad kiirendada kaubaliiklust linnades. Määrus ei panusta KOVide haldus- ja arendussuutlikkuse suurendamisse.  Sekkumine on tasakaalustatud riigihalduse ministri 07. veebruari 2022. a määruse nr 5 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“ tegevustega, mida rahastatakse taaste- ja vastupidavusrahastust (RRF). Selle meetme sihtpiirkond on kogu Eesti territoorium, välja arvatud kõnesolevas määruses nimetatud Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad. Kliimaminister on 17. augusti 2023. a määrusega nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ kinnitanud ka eraldi toetuse andmise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu keskuslinnale, mis pole eelnõukohase määrusega kaetud. Lisaks on rattateede arendamine Ida-Viru linnapiirkondades poliitikaeesmärgi nr 5 raames samuti rahastamiskõlblik.  Panus „**Eesti 2035“** mõõdikusse: „**Ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal**“ ning „**Elukeskkonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus**“ (kuna loodava taristuga lähtutakse „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtetest).  Ühtlasi saab jooksvalt jälgida Transpordiameti kogutavaid liikuvusandmeid[[46]](#footnote-47) ja hinnata meetmete tõhusust. | |
| **Kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine ja keskkonnahoid** | |
| Määruse alusel rakendatav toetusmeede panustab otseselt kliima- ja keskkonnaeesmärkide saavutamisse eelkõige säästvate liikumisviiside kasutajate arvu suurendamise ja autostumise kasvu pidurdamisega. Meetme raames toetatakse jalgrattateede ehitamist juurdepääsuna teenustele ja töökohtadele Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas.  Meetmest kavandatud investeeringud aitavad kaasa CO2-heidete vähendamisele, võimaldades teha igapäevaseid käike jalgsi või jalgrattaga. Investeeringud suurendavad ohutust, vähendavad ruumilisi vahemaid, muudavad tööle ja kooli mineku lihtsamaks ning vähendavad pendelrännet ja sõidule kuluvat aega. Investeeringute toetus antakse tagastamatu abi vormis.  Kooskõla *ei kahjusta oluliselt* põhimõttega ehk negatiivse tervikmõju vältimise põhimõtte järgimine rahastatavate projektide puhul on tagatud Eestis kehtivate valdkonnaga seotud õigusaktide järgimise kaudu (nt keskkonnamõjude hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus, planeerimisseadus). Põhimõtte järgimata jätmise või osalise järgimise riske maandab ka rahastatavate investeeringute olemus – rahastatakse investeeringuid säästva transpordi arendamiseks.  Panus „**Eesti 2035“** mõõdikusse: **kasvuhoonegaaside netoheide CO2 ekvivalenttonnides**. | |

**Seletuskirja lisa 2**

**Põhiõiguste harta ja puuetega inimeste konventsiooniga arvestamise kontroll-leht**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Põhiõiguste harta | | | Puuetega inimeste õiguste konventsioon (PIK) | | Põhiseadus (PS) | Kontroll/ kinnitus, vajaduse korral uus analüüs ja lisanõuded TAT-s |
| <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012P/TXT&from=ET> | | | <https://www.riigiteataja.ee/akt/204042012006> | | <https://www.riigiteataja.ee/akt/115052015002?leiaKehtiv> |  |
| Põhiõiguste harta jaotis | Põhiküsimused | Harta artikkel | PIK artikkel | Põhiküsimused | Põhiõiguste harta ja puuetega inimeste õiguste konventsiooni artiklid on kaetud muu hulgas põhiseaduse ja allpool loetletud seadustega |  |
| Sotsiaalministeerium nõustab naiste ja meeste võrdõiguslikkuse, mittediskrimineerimise ja erivajadustega inimeste ligipääsetavuse korral programmide ja projektide kavandamis-, rakendamis-, seire- ja hindamisprotsessis (ELi harta artiklid 21, 23 ja 26 ja puuetega inimeste konventsiooni artikkel 9), Kliimaministeerium keskkonnakaitse teemades (ELi harta artikkel 37) ning kooskõlastavad toetuse andmise tingimusi.  Iga ministeerium vastutab põhiõiguste kaitsmise ja edendamise eest oma haldusalas. | | | | | | |
| I jaotis – „Väärikus“  (artiklid 1–5) | Inimväärikus | 1 | 16 | Kaitse ekspluateerimise, vägivalla ja väärkohtlemise eest | PSi §-s 10 nimetatud inimväärikuse põhimõtete on üks Eesti Vabariigi põhiseaduse alusprintsiipidest | Kontroll/ kinnitus, et nõuet ei rikuta |
|  | Õigus elule | 2 | 10 | Õigus elule | PS i§ 17. Igaühel on õigus elule. |  |
|  | Õigus isikupuutumatusele | 3 | 14 | Vabadus- ja isikupuutumatus | PSi § 20. Igaühel on õigus vabadusele ja isikupuutumatusele. |  |
|  | Piinamise ning ebainimliku või alandava kohtlemise või karistamise keeld | 4 | 15 | Kaitse piinamise ja julma, ebainimliku või inimväärikust alandava kohtlemise ja karistamise eest | PSi § 18. Kedagi ei tohi piinata, julmalt või väärikust alandavalt kohelda. |  |
|  | Orjapidamise ja sunniviisilise töö keeld | 5 | 16 | Kaitse ekspluateerimise, vägivalla ja väärkohtlemise eest | PSi § 20. Igaühel on õigus vabadusele ja isikupuutumatusele. PSi § 29. Kedagi ei tohi sundida tema vaba tahte vastaselt tööle ega teenistusse, välja arvatud kaitseväeteenistus või selle asendusteenistus, tööd nakkushaiguse leviku tõkestamisel, loodusõnnetuse ja katastroofi korral ning töö, mida seaduse alusel ja korras peab tegema süüdimõistetu. |  |
| II jaotis „Vabadused“  (artiklid 6–19) | Õigus vabadusele ja turvalisusele | 6 | 16, 17 | Artikkel 16 – kaitse ekspluateerimise, vägivalla ja väärkohtlemise eest Artikkel 17 – isikupuutumatuse kaitse | PSi § 20. Igaühel on õigus vabadusele ja isikupuutumatusele. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Era- ja perekonnaelu austamine | 7 | 22 | Eraelu puutumatus | PSi § 26. Igaühel on õigus perekonna- ja eraelu puutumatusele. |  |
|  | Isikuandmete kaitse | 8 | 22 | Eraelu puutumatus | 1. PSi § 20. Igaühel on õigus vabadusele ja isikupuutumatusele. 2. Isikuandmete kaitse seadus – <https://www.riigiteataja.ee/akt/104012019011> |  |
|  | Õigus abielluda ja luua perekond | 9 | 23 | Kodu ja perekonna austamine | PSi § 26. Igaühel on õigus perekonna- ja eraelu puutumatusele.  PSi § 27. Perekond rahva püsimise ja kasvamise ning ühiskonna alusena on riigi kaitse all. |  |
|  | Mõtte-, südametunnistuse- ja usuvabadus | 10 |  |  | PSi § 40. Igaühel on südametunnistuse-, usu- ja mõttevabadus.  PSi § 41. Igaühel on õigus jääda truuks oma arvamustele ja veendumustele. Kedagi ei tohi sundida neid muutma. |  |
|  | Sõna- ja teabevabadus | 11 | 21 | Sõna- ja arvamusvabadus ning juurdepääs informatsioonile | PSi § 44. Igaühel on õigus vabalt saada üldiseks kasutamiseks levitatavat informatsiooni. PSi § 45. Igaühel on õigus vabalt levitada ideid, arvamusi, veendumusi ja muud informatsiooni sõnas, trükis, pildis või muul viisil. |  |
|  | Kogunemis- ja ühinemisvabadus | 12 |  |  | PSi § 47. Kõigil on õigus ilma eelneva loata rahumeelselt koguneda ja koosolekuid pidada. |  |
|  | Kunsti ja  teaduse vabadus | 13 |  |  | PSi § 38. Teadus ja kunst ning nende õpetused on vabad. Ülikoolid ja teadusasutused on seaduses ettenähtud piires autonoomsed. |  |
|  | Õigus haridusele | 14 | 24 | Haridus | PSi § 37. Igaühel on õigus haridusele. |  |
|  | Kutsevabadus ja õigus teha tööd | 15 | 27 | Töö ja tööhõive | PSi § 29. Eesti kodanikul on õigus vabalt valida tegevusala, elukutset ja töökohta. |  |
|  | Ettevõtlusvabadus | 16 |  |  | PSi § 31. Eesti kodanikel on õigus tegelda ettevõtlusega |  |
|  | Õigus omandile | 17 |  |  | PSi § 32. Igaühe omand on puutumatu ja võrdselt kaitstud. |  |
|  | Õigus varjupaigale | 18 |  |  | Välismaalasele rahvusvahelise kaitse andmise seadus – <https://www.riigiteataja.ee/akt/VRKS> |  |
|  | Õigus kaitsele tagasisaatmise, väljasaatmise või väljaandmise korral; | 19 | 18 | Liikumisvabadus ja kodakondsus | PSi § 36. Ühtki Eesti kodanikku ei tohi Eestist välja saata ega takistada Eestisse asumast. |  |
| III jaotis „Võrdsus“  (artiklid 20–26) | Võrdsus seaduse ees | 20 | 12 | Võrdne tunnustamine seaduse ees | PSi § 12. Kõik on seaduse ees võrdsed. Kedagi ei tohi diskrimineerida rahvuse, rassi, nahavärvuse, soo, keele, päritolu, usutunnistuse, poliitiliste või muude veendumuste, samuti varalise ja sotsiaalse seisundi või muude asjaolude tõttu.  Võrdse kohtlemise seadus – <https://www.riigiteataja.ee/akt/122102021011?leiaKehtiv> – ei tohi kedagi diskrimineerida rahvuse, rassi, nahavärvuse, usutunnistuse või veendumuste, vanuse, puude või seksuaalse sättumuse alusel. Võrdse kohtlemise põhimõte tähendab, et diskrimineerimist ei toimu.    Sotsiaalministeerium nõustab naiste ja meeste võrdõiguslikkuse, mittediskrimineerimise ja erivajadustega inimeste ligipääsetavuse korral programmide ja projektide kavandamis-, rakendamis-, seire- ja hindamisprotsessis.  **Artikkel 3. Üldpõhimõtted Konventsiooni põhimõtted on järgmised:** (a) austus inimeste loomupärase väärikuse, individuaalse autonoomia, sh vabaduse ise oma valikuid langetada ja iseseisvuse vastu; (b) mittediskrimineerimine; (c) täielik ja tõhus osalemine ja kaasatus ühiskonnas; (d) austus erinevuste vastu ning puudega inimeste tunnustamine inimeste mitmekesisuse ja inimkonna osana; (e) võrdsed võimalused; (f) juurdepääsetavus; (g) meeste ja naiste võrdsus; (h) austus puudega laste arenevate võimete vastu ning austus puudega laste õiguse vastu säilitada oma identiteet. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Diskrimineerimiskeeld | 21 | 5 | Võrdsus ja mittediskrimineerimine |  | Analüüs esitatud seletuskirja lisa 1 tabelis „Eesti 2035“ näitajad, mis iseloomustavad horisontaalsete põhimõtete edenemist“ |
|  | Kultuuriline, usuline ja keeleline mitmekesisus | 22 |  |  |  |  |
|  | Naiste ja meeste võrdõiguslikkus | 23 | 6 | Puudega naised |  |  |
|  | Lapse õigused | 24 | 7 | Puudega lapsed |  |  |
|  | Eakate õigused | 25 |  |  |  |  |
|  | Puudega inimeste integreerimine | 26 | 30 | Artikkel 3 – üldpõhimõtted Artikkel 4 – üldkohustused Artikkel 8 – teadlikkuse suurendamine Artikkel 9 – juurdepääsetavus Artikkel 19 – iseseisev elu ja kogukonda kaasamine Artikkel 20 – isiklik liikumisvõime Artikkel 30 – osalemine kultuurielus, vabaaja-, puhke- ja sporditegevustes |  |  |
| IV jaotis „Solidaarsus“ (artiklid 27–38) | Töötajate õigus olla ettevõttes informeeritud ja ära kuulatud | 27 |  |  | Eestis on kehtestatud töötajate usaldusisiku seadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/12771390?leiaKehtiv>), mis reguleerib töötajate usaldusisiku tegevust teda volitanud töötajate ja ametnike esindamisel suhetes tööandjaga ja töötajatega. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Kollektiivläbirääkimiste ja kollektiivse tegutsemise õigus | 28 |  |  | PSi § 29. Töötajate ja tööandjate ühingutesse ja liitudesse kuulumine on vaba. Töötajate ja tööandjate ühingud ja liidud võivad oma õiguste ja seaduslike huvide eest seista vahenditega, mida seadus ei keela. Streigiõiguse kasutamise tingimused ja korra sätestab seadus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus kasutada tööhõiveteenuseid | 29 |  |  | PSi § 29. Eesti kodanikul on õigus vabalt valida tegevusala, elukutset ja töökohta. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Kaitse põhjendamatu vallandamise korral | 30 |  |  | PSi § 29. Töötingimused on riigi kontrolli all. Töövaidluste lahendamise korra sätestab seadus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Head ja õiglased töötingimused | 31 |  |  | PSi § 29. Töötingimused on riigi kontrolli all. Töövaidluste lahendamise korra sätestab seadus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Keeld  kasutada laste tööjõudu ja noorte töötajate kaitse tööl | 32 |  |  | PSi § 29 lg 2 keelab sunnitöö nii lapse kui ka täiskasvanu puhul. Last ei tohi töö tegemiseks ära kasutada. Laps ei tohi teha tööd, mis on talle ohtlik, segab koolis käimist või on kahjulik tema tervisele ja arengule. Laste töötamist reguleerib töölepingu seadus. Seal on kirjas laste töölkäimist puudutavad vanusepiirid ja eritingimused. Alaealisel on töötamiseks vaja olenevalt vanusest kas vanema või tööinspektori luba. (https://www.oiguskantsler.ee/et/laste-ja-noorte-%C3%B5igused-ja-kohustused) | Kontroll/ kinnitus |
|  | Perekonna- ja tööelu | 33 |  |  | PSi § 27. Perekond rahva püsimise ja kasvamise ning ühiskonna alusena on riigi kaitse all.  PSi § 29. Eesti kodanikul on õigus vabalt valida tegevusala, elukutset ja töökohta. Kui seadus ei sätesta teisiti, siis on see õigus võrdselt Eesti kodanikuga ka Eestis viibival välisriigi kodanikul ja kodakondsuseta isikul. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Sotsiaalkindlustus ja sotsiaalabi | 34 | 28 | Küllaldane elatustase ja sotsiaalne kaitse | PSi § 28. Eesti kodanikul on õigus riigi abile vanaduse, töövõimetuse, toitjakaotuse ja puuduse korral. Riik soodustab vabatahtlikku ja omavalitsuse hoolekannet. Lasterikkad pered ja puuetega inimesed on riigi ja kohalike omavalitsuste erilise hoole all. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Tervishoid | 35 | 25 | Tervishoid | PSi § 28. Igaühel on õigus tervise kaitsele. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Võimalus kasutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid | 36 | 11 | Ohuolukorrad ja humanitaarsed eriolukorrad | Majandustegevuse seadustiku üldosa seadus - <https://www.riigiteataja.ee/akt/106042021005> | Kontroll/ kinnitus |
|  | Keskkonnakaitse | 37 |  |  | PSi § 53. Igaüks on kohustatud säästma elu- ja looduskeskkonda ning hüvitama kahju, mis ta on keskkonnale tekitanud. | DNSH ja kliimakindluse ning „Eesti 2035“ raames RTK konsultatsioon on läbitud.  Nõuded toetuse taotlejale / saajale on kirjeldatud määruses ja analüüs esitatud seletuskirja lisa 1 tabelis. |
|  | Tarbijakaitse | 38 |  |  | Tarbijakaitseseadus - <https://www.riigiteataja.ee/akt/TKS> | Kontroll/ kinnitus |
| V jaotis „Kodanike õigused“ (artiklid 39–46) | Õigus hääletada ja kandideerida Euroopa Parlamendi valimistel | 39 | 29 | Osalemine poliitilises ja avalikus elus | Euroopa Parlamendi valmise seadus - <https://www.riigiteataja.ee/akt/EPVS> | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus hääletada ja kandideerida kohalikel valimistel kohalikel valimistel | 40 | 29 | Osalemine poliitilises ja avalikus elus | **PSi § 56.**Kõrgeimat riigivõimu teostab rahvas hääleõiguslike kodanike kaudu: 1) Riigikogu valimisega; 2) rahvahääletusega.  **PSi § 57.** Hääleõiguslik on Eesti kodanik, kes on saanud kaheksateist aastat vanaks. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus heale haldusele | 41 | 29 | Osalemine poliitilises ja avalikus elus | HMSi § 5 lg 2 kohaselt tuleb haldusmenetlus läbi viia eesmärgipäraselt ja efektiivselt, samuti võimalikult lihtsalt ja kiirelt, vältides üleliigseid kulutusi ja ebameeldivusi isikutele. ÜSSi § 1 lg 5 kohaselt kohaldatakse viidatud seaduses ette nähtud menetlusele haldusmenetluse seadust. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus  tutvuda dokumentidega | 42 | 21 | Sõna ja arvamusvabadus ning juurdepääs informatsioonile | PSi § 44. Eesti kodanikul ja Eestis viibival välisriigi kodanikul ja kodakondsuseta isikul on õigus seaduses sätestatud korras tutvuda tema kohta riigiasutustes ja kohalikes omavalitsustes ning riigi ja kohalike omavalitsuste arhiivides hoitavate andmetega. HMSi § 37 lg 1: igaühel on õigus igas menetlusstaadiumis tutvuda haldusorganis säilitatavate asjas tähtsust omavate dokumentide ja toimikuga, kui see on olemas. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus pöörduda Euroopa ombudsmani poole | 43 | 12 | Juurdepääs õigusemõistmisele | Rahvusvaheliste lepingute alusel otsekohalduv | Kontroll/ kinnitus |
|  | Õigus esitada petitsioone | 44 | 12 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 46. Igaühel on õigus pöörduda märgukirjade ja avaldustega riigiasutuste, kohalike omavalitsuste ja nende ametiisikute poole. Vastamise korra sätestab seadus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Liikumis- ja elukoha valiku vabadus | 45 | 20 | Isiklik liikumisvõime | PSi § 34. Igaühel, kes viibib seaduslikult Eestis, on õigus vabalt liikuda ja elukohta valida. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Diplomaatilisele ja konsulaarkaitsele | 46 | 13 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 13. Igaühel on õigus riigi ja seaduse kaitsele. Eesti riik kaitseb oma kodanikku ka välisriikides. | Kontroll/ kinnitus |
| VI jaotis „Õigusemõistmine“ (artiklid 47–50) | Õigus tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele | 47 | 13 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 15. Igaühel on õigus pöörduda oma õiguste ja vabaduste rikkumise korral kohtusse. Igaüks võib oma kohtuasja läbivaatamisel nõuda mis tahes asjassepuutuva seaduse, muu õigusakti või toimingu põhiseadusevastaseks tunnistamist.  PSi § 20. Igaühel on õigus vabadusele ja isikupuutumatusele.  PSi § 22. Kedagi ei tohi käsitada kuriteos süüdi olevana enne, kui tema kohta on jõustunud süüdimõistev kohtuotsus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Süütuse presumptsioon ja kaitseõigus | 48 | 13 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 22. Kedagi ei tohi käsitada kuriteos süüdi olevana enne, kui tema kohta on jõustunud süüdimõistev kohtuotsus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Kuritegude ja karistuste seaduslikkuse ja proportsionaalsuse põhimõte | 49 | 13 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 3. Riigivõimu teostatakse üksnes põhiseaduse ja sellega kooskõlas olevate seaduste alusel. Rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtted ja normid on Eesti õigussüsteemi lahutamatu osa.  PSi § 11 Õigusi ja vabadusi tohib piirata ainult kooskõlas põhiseadusega. Need piirangud peavad olema demokraatlikus ühiskonnas vajalikud ega tohi moonutada piiratavate õiguste ja vabaduste olemust.  PSi § 22 Kedagi ei tohi käsitada kuriteos süüdi olevana enne, kui tema kohta on jõustunud süüdimõistev kohtuotsus. | Kontroll/ kinnitus |
|  | Mitmekordse kohtumõistmise ja karistamise  keeld | 50 | 13 | Juurdepääs õigusemõistmisele | PSi § 23. Kedagi ei tohi teist korda kohtu alla anda ega karistada teo eest, milles teda vastavalt seadusele on mõistetud lõplikult süüdi või õigeks. | Kontroll/ kinnitus |

**Seletuskirja lisa 3**

**Kasutajate arvestamise metoodika**

Rakenduskava poliitikaeesmärgi nr 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“ meetme nr 21.2.5.1 „Transpordi konkurentsivõime“ § 2 lõike 1 kohaselt on toetuse andmise eesmärk edendada säästvaid liikumisviise mugavate ja turvaliste terviklike jalgrattateede põhivõrkudes seni puuduolevate, kuid oluliste lülide ehitamisega, sh jalgrattateede või jalg- ja jalgrattateede rajamisega ühistranspordipeatuste või -sõlmpunktide juurde ning jalgrattarattaparkimisvõimaluste parandamisega Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas.

Meede toetab ka strateegia „Eesti 2035“ transpordiga seotud eesmärkide saavutamist, tasakaalustatud regionaalset arengut, keskkonna- ja kliimaeesmärke ning ligipääsetavust toetaval moel hinnatakse järgmiste näitajatega:

1) ühissõidukiga, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal;

2) kasvuhoonegaaside netoheide CO2 ekvivalenttonnides;

3) elukeskkonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus;

4) ligipääsetavuse näitaja.

Meetme eesmärgi järgi peab projekti üldine eesmärk olema ka **suurendada ühissõiduki, jalgrattaga ja jalgsi liikujate osakaalu**. Projekti raames peab leidma lahenduse teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgrattaga liikumist, et tagada teenustele parem ligipääs.

Eesmärgi kohaselt on kasutajaks füüsiline isik, kes reaalselt rajatud jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed iga päev kasutaks enda igapäevaeluliste tegevuste täitmiseks. Kuna eesmärgiks ei ole üleüldine liiklusohutuse suurendamine (kuid siin võiks olenevalt projektist paraneda ka liiklusohutus) või sportimisvõimaluste parandamine, siis sõltub potentsiaalsete kasutajate arv projekti otsesest eesmärgist.

Programmi eesmärgi tõttu **ei arvestata** eraldi teenuste kasutajate hulka:

- üldiselt kõiki piirkonna elanikke (nt kogu valla või linna elanike);

- turiste, kes ei liigu konkreetsete teenuste vahel;

- võistlustel ja üritustel osalejaid;

- sportlasi ja tervisesportlasi (nt rulluisutajad, rullsuustajad jms);

- ja teisi, kes kasutavad jalg- ja jalgrattateed või jalgrattateed muuks kui teenusteni ja töökohtadeni jõudmiseks.

Kuna kõik jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee vahetus läheduses elavad või selle lähedal teenuseid kasutavad inimesed ei liikle jalgsi, jalgratta või muu kergliikuriga, siis ei ole kasutajateks kõik elanikud ja teenuste kasutajad, vaid 27% nendest.

Osakaalu arvestamisel on arvesse võetud [Statistikaameti aruannet TT23](https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu__tooturg__heivatud__aastastatistika/TT230) ja [Eesti õpilaste kasvu seire 2018/19. õppeaasta uuringu raportit](https://www.tai.ee/et/valjaanded/eesti-opilaste-kasvu-seire-201819-oppeaasta-uuringu-raport-who-childhood-obesity).

**Projekti potentsiaalsed kasusaajad arvestatakse järgmise valemi järgi:**

Elanike arv = elanike arv 1 kilomeetri kaugusel jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee igast punktist (<https://storymaps.arcgis.com/stories/0c3f940a39454a5396432d666e79006e>).

Juhend, kuidas elaniku arvu kaardirakenduselt lugeda saab, on siin:



Teenuste kasutajate arv = jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee igast punktist 1 kilomeetri kaugusel asuvate teenuste kasutajate ja tööl käijate ööpäevane arv

**(elanike arv + teenuste kasutajate arv) x 0,27 = potentsiaalsete kasutajate arv** (vastus ümardatakse täisarvuni).

**Näide:** (elanike arv 1100 + teenuste kasutajate arv 150) 0,27 = projekti ööpäevane kasutajate arv 338 inimest ning aastane 338 x 356 = 120 328.

Ühe kuu kasutajate arv on vastavalt 338 x 30 = 10 140. Kui teenus ei ole kättesaadav aasta ringi (nt rannakohvik), siis ööpäevane kasutajate arv korrutatakse selle arvuga, kui paljudel päevadel on teenus kätte saadav.

**Potentsiaalsete teenuste kasutajate arv** arvestatakse iga teenuse või töökoha/tööandja puhul eraldi. Allpool on toodud mõned näited.

• **Koolimajast** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on ainult selle kooli õpilased, õpetajad ja muu kooli personal. Lapsevanemaid siin kasutajate hulka ei arvestata.

• **Lasteaiast** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on lasteaia personal ning lapsed ja üks vanem/eestkostja iga lapse kohta. Lasteaia puhul arvestame kasutajana ka ühte lapsevanemat iga lapse kohta, kuna üldjuhul ei käia lasteaialapsed üksi.

• **Asutustest/töökohtadest (nt tootmishooned, tehased, büroohooned jms)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on ainult nende konkreetsete asutuste töötajad, mille 1 km lähedusse jalgratta- ja jalgtee rajatakse. Kui asutuses käiakse tööl vahetustega, siis arvestatakse ööpäeva jooksul vahetusetes käivate töötajate arvu.

• **Sotsiaalkeskustest (nt vanurite, puuetega inimeste päevakeskused)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on keskuse töötajad ja kliendid (v.a füüsiliste puuetega inimeste keskuste kliendid, kes tuuakse kohale kas era- või ühise transpordiga). Sõltuvalt keskustest läheb arvesse ka päevane keskuse külastajate arv (huvikeskuse sarnane) või regulaarselt külastavate klientide arv (nt päevakeskuse puhul).

• **Hooldekodust** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on keskuse töötajad ja elanike külastajate keskmine päevane arv.

• **Ühiselamust (sh lastekodust ja eakate pansionaadist)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on töötajad ja elanikud juhul, kui nende liiklumine teenusteni on vaba.

• **Tervisekeskustest (nt perearstikeskus, hambaravikabinet jne)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on samuti keskuse töötajad ja kliendid. Arvesse läheb päeva keskmine klientide arv, mitte kogu perearstikeskuse nimistus olevate patsientide arv.

• **Huvikeskusest (sh noortekeskusest)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on samuti keskuse töötajad ja külastajad/huviringides/treeningutel osalejad. Arvesse läheb külastajate päevane arv. Arvesse ei võeta kogu vanusegruppi, kellele teenust pakutakse, ega ka üksikutel üritustel osalejate arvu või võistlustel osalejate arvu.

• **Kultuurikeskusest (sh rahvamajast, spordikeskusest)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on igapäevased töötajad ning keskust regulaarselt külastavad inimesed (ringides osalejad jms). Arvesse läheb külastajate päevane arv. Siin ei arvestata kasutajate hulka kõiki piirkonna elanikke, kes aeg-ajalt osalevad mõnel üritusel.

• **Raamatukogust** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on igapäevased töötajad ning keskust regulaarselt külastavad inimesed (ringides osalejad jms). Arvesse läheb külastajate päevane arv. Ei arvestata kõiki raamatukogu nimekirjas olevaid külastajaid.

• **Kauplusest (sh toitlustusasutusest)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on töötajad ja kliendid. Arvesse läheb klientide keskmine arv päevas. Kuna üldjuhul kauplused külastavaid kliente ei loenda, siis arvestatakse ostu sooritanud klientide arvu.

• **Muudest teenuskeskustest (nt iluteenuse, postkontor, ametiasutused)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on samuti keskuse töötajad ja kliendid, kusjuures klientide arv on tegelik päevane külastuste arv.

• **Ühistranspordipeatusest** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajate arv on konkreetsest peatusest ühistranspordi kasutajate päevane arv.

• **Külastusobjektidest (sh muuseumid, majutusasutused jms)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajate arv on töötajad ja külastajad.

• **Vabaõhuobjektidest (nt mänguväljakud, park, mänguväljak, ranna- ja suplusala jm vabaõhuobjekt, mis pole aiaga piiratud)** kuni 1 km kaugusele rajatava jalg- ja jalgrattatee või jalgrattatee kasutajad on elanikud ning neid eraldi teenuste kasutajatena ei arvestata.

**NB!**

✓ Ööpäevane kasutajate arv on soovitatav arvestada kas nädala või kuus kasutajate arvu pealt.

✓ Hooajaliste teenuste kasutajaid peab arvestama nii madal- kui ka kõrghooaja keskmisena.

✓ Väikeste üheliigiliste teenuste (väikeärid) kohta ei pea välja kirjutama kõiki ärisid eraldi, vaid võid kajastada koondina töötajate ja külastajate arvu.

✓ Kui metoodika ei kajasta mõnda teenust, siis tuleb aluseks võtta sarnase iseloomuga teenus.

✓ Kõiki prognoose peab põhjendama ja selgitama.

**Seletuskirja lisa 4**

**Märkustega arvestamise tabel**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Märkuse tegija, kuupäev | Märkuse asukoht | Märkuse sisu | Märkusega arvestatud/ mittearvestatud |
| 1. | Kultuuriministeerium, 11.12.2023 kiri nr 1-12/1686-2 | Seletuskiri lk 19 | Eelnõus ja seletuskirjas on korduvalt viidatud Uue Euroopa Bauhausi põhimõtetele. Uue Euroopa Bauhausi põhimõtted on võrdlemisi üldsõnalised ja näevad ette, et loodav keskkond peab olema kaunis, kaasav ja kestlik. Soovitame tuua eelnõusse tugevamalt sisse Davosi hea ruumikultuuri kaheksa kriteeriumi, mis näevad ette, et loodav keskkond peab olema otstarbekohane, esteetiliselt nauditav, kohalikku konteksti arvestav, mitmekesisust soodustav ja inimesi ühendav, kliima-ja keskkonnasõbralik, majanduslikku väärtust lisav, hea kohatunnetusega ja teadlikult juhitud ruumiloomeprotsessi läbi sündinud. Lisaks juhime tähelepanu, et eelnõu seletuskirjas lk 19 on viidatud Davosi töölehele ja nimetatud, et selle saab rakendusüksuse käest. Teeme ettepaneku, et kuna tööleht on avalik, võiks olla seletuskirjas sellele otselink (https://www.kul.ee/uuringud#arhitektuur, https://www.kul.ee/media/3459/download). Selliselt saavad potentsiaalsed taotlejad juba taotlust ettevalmistades töölehte sisulise abimaterjalina kasutada. | Arvestatud osaliselt. „Uue Euroopa Bauhausi“ (UEB) järgimine on rakenduskavapõhine kohustus. Davosi enesehindamise töölehe saab taotleja kindlasti ka kaasa, kuid kohustuslik on ikkagi kolmest UEB põhiväärtusest lähtuda. Täiendame seletuskirja lk 19. |
| 2. | -"- | Seletuskiri lk 7, 13 | Positiivne on läbiv tähelepanu universaalse disaini ja ligipääsetavuse teemadele ning lahenduste kasutatavusele kogu elukaare ulatuses. Eelnõu seletuskirjas lk 7 on aga toodud, et sellega ei osutata võrdõiguslikkuse teemadele ja võrdsete võimaluste edendamisele, põhjendades, et rajatav taristu põhineb varem tehtud kasutaja liikumisteekondade uuringutel ja sotsiaalse mõju analüüsidel ning nende alusel koostatud planeeringutel. Seletuskirjas lk 31 nimetatakse taas, et toetatavatel tegevustel ei ole puutumust võrdõiguslikkuse ja võrdse kohtlemise edendamisega. Juhime siinkohal tähelepanu, et rattasõit ja seda võimaldava taristu arendamine on seoses soolise varalõhega olemuslikult võrdõiguslikkust soodustav, seda nii ajalooliselt kui ka täna. (Sooline varalõhe avaldub ka auto omamises, samuti peetakse auto juhtimisoskust ja korrashoidu valdavalt meeste ülesandeks, nagu kinnitab Sotsiaalministeeriumi “Soolise võrdõiguslikkuse monitooring„). Jalgrattaga liigeldes arvestatakse autoga liiklemisest enam üksteise liikumisvabaduse, liikumiskiiruse ja turvalisusega. Linnaruumi kvaliteedile ja võrdõiguslikkusele osutajana on rattasõidu soodustamine oluline ka erinevate kogukonnaseltside ja kodanikualgatuste tegevuses, ning suurendab mitmekesisust, ühtekuuluvustunnet ja kontakte eri ühiskonnagruppide vahel. Seejuures on oluline jalgrattateede hea seotus ühistranspordivõrgustikuga. | Arvestatud. Täname tähelepanekute eest ja täiendame seletuskirja. |
| 3. | -"- | § 4 lg 2 | Eelnõu § 4 lõike 2 kohaselt toetatakse uue jalgratta- ja jalgtee või jalgrattatee rajamise puhul liiklusseaduse mõistes jalgratta- ja jalgtee, mis on mõeldud segaliikluseks, või jalgrattatee ehitust. **Teeme ettepaneku, et antud meetme raames saaks toetust ainult jalakäijatest eraldatud jalgrattateede ehitus. Peame oluliseks välistada segaliikluseks, kus jalakäijatel ja -ratturitel on kasutada ühine ruum, mõeldud teede rajamist.** Arvestades elektrirataste, elektritõukerataste ja kastirataste aina suurenevat kasutust ei ole mõeldav, et arendame linnapiirkondades taristut, kus suuname ratturid ja jalakäijad, kelle liikumiskiirused erinevad mitmetes kordades, samale teele. **Selleks, et säästlikud liikumisviisid leiaksid suuremat kasutust on vaja tagada liiklejatele turvalised olud ning ratturite ja jalgsi liikujate samale teele suunamine ei taga turvalisi olusid kuna nende liikumiskiirused on niivõrd erinevad. Lisaks tuleb arvestada, et ratturitele on sellisel juhul kohustus liigelda jalakäijatega samal kiirusel ning ratturite liikumiskiiruse vähendamine kahjustab võimalusi, et inimesed seda alternatiivse liikumisviisina kasutaksid.** Seetõttu ei taga selline lahendus eelnõu § 2 lõikes 1 nimetatud toetuse andmise eesmärki. Äärmisel juhul võiks segaliikluseks mõeldud teid lubada vaid piiratud mahus. | Mittearvestatud.  Keskuslinnades [segaliikluseks](https://www.riigiteataja.ee/akt/122082023001) ettenähtud taristule rahastust ei anta. Samas, linnapiirkondades, kus on ka väiksema liiklusega lõike (anname toetust lõikudele, kus taristu ööpäevane kasutus on >200 korda), ei ole otstarbekas seda piirata. Liiklusohutuse mõistes on alati parem, kui jalakäijad ja jalgratturid on teineteisest eraldatud ning eeldame, et vastavalt ohutushinnangutele omavalitsused seda ka kaaluvad. |
| 4. | -"- | § 7 lg 1 | Eelnõu § 7 lõike 1 sõnastuses on ebavajalik sõna „kuni“, sest jutt käib maksimaalsest osakaalust. | Arvestatud. |
| 5. | -"- | § 9 lg 2 | Eelnõu § 9 lõikes 2 toodud nõude puhul ei ole selge, kas nõue paikneb eelnõus õiges kohas ning kellele on nõue täitmiseks. Tegemist on paragrahviga, mis reguleerib nõudeid taotlusele. Kui taotleja peab tagama, et projektiga seotud pooleliolev menetlus, kolmanda isiku nõue või muu asjaolu ei takistaks taotluse menetlemist, tuleks seletuskirja täiendada, nimetada muud asjaolud ning kirjeldada, kuidas taotleja nõude täitmist tagada saab. | Arvestatud. Seletuskirja täiendatud. |
| 6. | -"- | § 10 lg 5, § 13 g 11, § 14 lg 2, § 16 lg 8 ja § 20 lg 4 | Eelnõu § 10 lõikes 5, § 13 lõikes 11, § 14 lõikes 2, § 16 lõikes 8 ja § 20 lõikes 4 kasutatakse terminit „e-toetus“. Samas annab eelnõu § 1 lõige 9 edaspidiseks kasutamiseks termini „e-toetuse keskkond“. Palume läbivalt viga parandada. | Arvestatud. |
| 7. | -"- | § 13 lg 10 | Eelnõu § 13 lõikes 10 viidatakse lõikele 7, kuid tuleks viidata lõikele 8. | Mitte arvestatud.  Eeldame, et viitasite § 13 lõikele 9, mis viitas omakorda lõikele 8. EISi esitatud eelnõus kõik korrektne. |
| 8. | -"- | § 14 lg 1 | Eelnõu § 14 lõikes 1 viidatakse eelnõu § 12 lõikele 10. Õige on viide § 12 lõikele 9, mis räägib negatiivsest hinnangust. | Arvestatud. |
| 9. | -"- | § 15 lg 1 | Eelnõu § 15 lõikes 1 on viide eelnõu § 14 lõigetele 2 ja 3. Viide on vale, sest eelnõu § 14 reguleerib taotluste rahuldamata jätmist ning seal ei ole lõiget 3. | Arvestatud osaliselt. Leidsime vea § 15 lg 4 (mitte lõikes 1), õige viide on § 13 lõigetele 2 ja 3. |
| 10. | Rahandusministeerium, 12.12.2023 kiri nr 1.1-11/7140-2 | Seletuskiri, § 8 lg 1 | Eelnõu § 8 lg-s 1 on ette nähtud, et meetmes saab taotlejaks olla üksnes kohaliku omavalitsuse üksus. Riigihangete seaduse (edaspidi RHS) § 5 lg 2 p 2 kohaselt on KOV avaliku sektori hankija, kes korraldab riigihankeid RHS alusel. Palume lisada sama § ja punkti kohta seletuskirjas, et kohalik omavalitsus on hankija RHS mõttes. | Arvestatud. |
| 11. | -"- | § 9 lg 1 p-d 24 ja 25 | Eelnõu § 9 lg 1 p-s 24 - 25 sätestatu kohta, palume täpsustada, kuidas need punktid suhestuvad riigihangete piirmääradesse. Nimelt praeguses sõnastusest tuleneb, et väiksema kogumaksumusega projekti puhul tuleb kindlasti võtta vähemalt kolm hinnapakkumust, samas suurema kogumaksumuse projekti puhul see nõutud ei ole. Lisaks tekkis küsimus väiksema kogumaksumuse projektide puhul, et kui korraldatakse lihthange või riigihange, siis mis saab, kui tuleb vähem kui kolm pakkumust? Palume täpsustada vastavad punktid. | Arvestatud. Eelnõu § 9 lg 1 p-d 24 ja 25 välja jäetud ning täiendatud p 13: „*13) projekti kulude loetelu ning kalkulatsioon või hinnapakkumus, mis selgitab ja tõendab projekti eelarve kujunemist säästlikult, otstarbekalt ja kulutõhusalt;*“. Selgitame, et KOV on hankija RHSi mõistes ning lähtub hankimisel RHSist. Siiski on siin tegemist nõuetest taotlusele (olukorras, kus riigihanget veel pole läbi viidud) ning siin peab taotleja tõendama, kuidas projekti eelarve on tekkinud.  200 000 eurost väiksema kogumaksumusega projekti puhul tuleb toetuse maksmisel lähtuda lihtsustatud kulude hüvitamise tingimustest (NB! see peab juba toetuse rahuldamise otsusesse kirja saama). Samas RHSi peab olema järgitud igal juhul. |
| 12. | -"- | Seletuskiri | Eelnõu seletuskirjas on välja toodud järgnev: „Lisaks on riigihalduse minister kinnitanud määruse „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“ 7 ning koostamisel on regionaalministri määruse „Toetuse andmise tingimused ja kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse““ eelnõu.“ Juhime tähelepanu, et määrus „Toetuse andmise tingimused ning kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse““ kinnitati 03. novembril 2023. a. | Arvestatud. |
| 13. | -"- | Seletuskiri | Seletuskirja on jäänud ekslikult lause „Kõnesoleva määruse raames antakse kõigile taotlejatele ühtmoodi eelis projektide valikul sellega, et kõrgema omaosalusega KOV saab boonuspunkte ning seeläbi parema koha projektide pingereas ning võimaliku rahastuse kui tema projekt jääb toetuse eelarve sisse“. Palume lause kustutada, kuna boonuspunkte ei anta. | Arvestatud. Täname tähelepaneku eest ja korrigeerime seletuskirja. |
| 14. | Riigi Tugiteenuste Keskus, 12.12.2023 kiri nr 11.1-8/23/3784-2 | § 5 lg 2 | Eelnõu § 5 lg 2: ettepanek lisada abikõlblike kulude hulka: "rajatava objekti kliimakindluse tagamiseks vajalikud investeeringud". | Mitte arvestatud.  Määruse eesmärk on rajada jalg- ja jalgrattateid või jalgrattateid ning need peavad olema projekteeritud ning ehitatud kooskõlas kliimakindluse tagamise nõuetega, sh esitatakse vajalikud kliimakindluse analüüsid taotlemisel. Eraldi ei anta toetust olemasoleva taristu kliimakindluse tagamiseks ning uus taristu, mida luuakse, peab olema kliimakindel, seega see on mõistlik ja vajalik kulu ning seda ei pea eraldi nimetama. |
| 15. | -"- | § 8 lg 3 ja 4 | Eelnõu § 8 lg 3 on asjakohane viidata koheselt ühendmääruse § 8 lõikele 4. (Rakendusüksuse kohustus küsida vastavat Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi arvamust on sätestatud §-s 20.). | Arvestatud.  Uus sõnastus: „*Lisaks ühendmääruse § 3 lõikes 2 sätestatud tingimustele peavad taotlejal ja partneril olema omafinantseeringu ja abikõlbmatute kulude tasumise suutlikkus ühendmääruse § 3 lõike 4 kohaselt.*“ |
| 16. | -"- | § 9 lg 1 p 16 | Seoses CO2 jalajälje hindamise muutmisega paindlikumaks, palume välja jätta § 9 lg 1 p 16 täpsustused ning sõnastada järgmiselt: kliimakindluse tagamise analüüs, välja arvatud juhul, kui see analüüs tehakse koos keskkonnamõjude hindamisega. | Arvestatud. |
| 17. | -"- | § 9 lg 1 p 16 | Kuna § 9 lg 1 p 16 viitab ka keskkonnamõjude hindamisele, siis on vajalik, et taotleja esitab kas KMH aruande või siis kliimakindluse analüüsi, seega on ettepanek lisada § 9 lg 1 täiendav kohustus esitada ka seadusest tulenevatel juhtudel KMH aruanne. Vastasel juhul ei oleks vajalik lisada punktis 16 täpsustust alternatiivile, et kliimakindluse analüüs võidakse viia läbi KMH osana. | Arvestatud.  Lisatud „*16) keskkonnamõju hindamise tulemus, kui hinnangu koostamine on vajalik keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse kohaselt.*“. |
| 18. | -"- | Üldine | Infoks, et jalgrattateede rajamisel üldiselt ei ole vaja KMH-d läbi viia, erandina võib olla olukord, mis võib puudutada Natura 2000 hindamist. | Aitäh, võtame teadmiseks. |
| 19. | -"- | § 9 lg 1 p 16 | Eelnõu § 9 lg 1 p 16 on trükiviga. Seal peaks olema „hindamisega“. Palun kontrollida ja parandada. | Arvestatud. Täname märkamast! |
| 20. | -"- | § 10 lg 10 | Eelnõu § 10 lg 10 palun kontrollida viidet ja parandada. Viide peaks olema lõikele 8. | Arvestatud. |
| 21. | -"- | Seletuskiri, § 12 lg 4 p 1 | Palun § 12 lg 4 punkti 1 osas seletuskirjas täpsemalt lahti seletada, milliste valdkondlike arengukavadega toetust saav projekt kooskõlas peab olema ja millist rakenduskava erieesmärki mõjutama. | Arvestatud. Vajalikud viited dokumentidele lisatud allmärkustesse. |
| 22. | -"- | § 12 lg 9 | Eelnõu § 12 lõige 9 - palun sõnastust täiendada ja lisada nõue, et positiivse hinnangu saamiseks ei tohi taotlus ühegi valikukriteeriumi lõikes saada hinnet 0. Vastasel juhul võib tekkida olukord, kus toetust saab ka selline projekt, mis mõne lõikes 4 loetletud kriteeriumiga üldse kooskõlas ei ole, kuid sellele vaatamata rohkem kui 1.25 punkti kogub ja seeläbi lõpuks ka toetust saab. | Arvestatud. |
| 23. | -"- | § 13 lg 9 | Eelnõu § 13 lg 9 üleliigne säte, kuna kindlasummalise makse korral tuleb tulemus saavutada 100%. Palun kustutada. | Arvestatud. |
| 24. | -"- | § 14 lg 1 | Eelnõu § 14 lg 1 palun kontrollida viidet ja parandada. Viide peaks olema § 12 lõikele 9. | Arvestatud. |
| 25. | -"- | § 15 lg 4 | Eelnõu § 15 lg 4 palun kontrollida viidet ja parandada. Viide peaks olema § 13 lõigetele 2 ja 3. | Arvestatud. |
| 26. | -"- | § 17 lg 2 p 3 | Eelnõu § 17 lg 2 p 3 palun kaaluda selle kohustuse väljajätmist eelnõust, kuna taotlejad ja toetuse saajad on kohalikud omavalitsused. | Arvestatud. |
| 27. | -"- | § 18 lg 7 | Eelnõu § 18 lg 7 palun lisada, et seda saab rakendada § 20 lg 1 kohase toetuse maksmisega ehk teisisõnu 200 000 eurot ületava kogumaksumusega projektidele. Kui toetust antakse kindlasummalise makse alusel, siis peab olema 100% lubatust täidetud ja tulemuste saavutamise hindamisel rakendusüksusel kaalutlusruum puudub. | Arvestatud osaliselt. Täiendasime § 18 lg 1 punkti 7. |
| 28. | -"- | Seletuskiri, § 13 lg 3 | Seletuskirja § 13 lg 3 palun anda rakendusüksusele juhise, kui mitme nn joonealuse projekti taotlejaga peab läbirääkimisi pidama. Siinkohal ei saa rakendusüksus teha enne ülejäänutele taotlustele rahuldamata jätmise otsust ja taotluste menetlusaeg selle aja võrra pikeneb. Kui rakendusüksus ei jõua kõiki otsuseid teha menetlemiseks etteantud tähtaja jooksul, peab ta tulenevalt Haldusmenetlusseaduse § 41 andma kõikidele taotlejatele teada eeldusliku menetluse lõpptähtaja. | Arvestatud. Määruse sõnastust on täiendatud. |
| 29. | -"- | Seletuskiri, Lisa 3 | Seletuskirjas lisa 3 palun üle vaadata metoodika kirjeldus, mis puudutab asutustest/töökohtadest (nt tootmishooned, tehased, büroohooned jms) arvesse võetavaid isikuid. Seal on ebakõla, kuna kirjelduses on koos 1 km ja 500 m kaugusele jääv jalg- või jalgrattatee. | Arvestatud. Metoodikat parandatud 1 km peale. Aitäh. |
| 30. | -"- | Üldine | Kuna tegemist on kliimamärgistust omava meetmega, mis 100% panustab kliimaeesmärkidesse, siis tuleks hinnata rattateede valikul panust CO2 heite vähendamisse. Seda saab teha 5.valikukriteeriumi alusel, seega on ettepanek suurendada osakaalu 5%-lt vähemalt samale tasemele, mis on projekti põhjendatus või suutlikkus projekti ellu viia. | Arvestatud.  Kooskõlastatult RTKga on kriteeriumide osakaalud järgmised:  1) projekti kooskõla valdkondlike arengukavadega, mõju rakenduskava erieesmärgi ja meetme eesmärkide saavutamisele – 30 protsenti;  2) projekti põhjendatus – 20 protsenti;  3) projekti kuluefektiivsus – 20 protsenti;  4) taotleja ja partneri suutlikkus projekti ellu viia – 10 protsenti;  5) projekti kooskõla strateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega – 20 protsenti. |

1. <https://www.riigiteataja.ee/akt/111032022001> [↑](#footnote-ref-2)
2. <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve> [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://pilv.rtk.ee/s/6nBxRwrmjfwNgzL> [↑](#footnote-ref-4)
4. <https://www.stat.ee/sites/default/files/2022-05/Asustuspiirkond_1.pdf> [↑](#footnote-ref-5)
5. <https://www.hol.ee/docs/file/HMAS_26_04_2023.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://www.riigiteataja.ee/akt/122082023001> [↑](#footnote-ref-7)
7. <https://www.riigiteataja.ee/akt/115072023035?leiaKehtiv> [↑](#footnote-ref-8)
8. <https://www.riigiteataja.ee/akt/107112023003> [↑](#footnote-ref-9)
9. <https://www.riigiteataja.ee/akt/125062021008?leiaKehtiv>. [↑](#footnote-ref-10)
10. Rajatav taristu parandab muuhulgas ligipääsetavust erivajadustega inimestele. „Eesti 2035“ tegevuskavas ligipääsetavuse näitaja, lk 9, <https://valitsus.ee/media/3956/download>. [↑](#footnote-ref-11)
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1060&from=ET#d1e4469-159-1>. [↑](#footnote-ref-12)
12. <https://www.kul.ee/media/60/download>. [↑](#footnote-ref-13)
13. [COM(2021)\_573\_ET\_ACT.PDF (europa.eu)](https://new-european-bauhaus.europa.eu/system/files/2021-09/COM(2021)_573_ET_ACT.PDF). [↑](#footnote-ref-14)
14. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012P/TXT&from=ET> [↑](#footnote-ref-15)
15. <https://www.riigiteataja.ee/akt/204042012006> [↑](#footnote-ref-16)
16. <https://envir.ee/ringmajandus/ringmajandus/keskkonnahoidlikud-riigihanked>. [↑](#footnote-ref-17)
17. <https://www.consilium.europa.eu/et/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>. [↑](#footnote-ref-18)
18. Partnerlusleppe ja rakenduskava koostamisel ning edaspidisel rakendamisel on seatud oluliseks eri tasandite partnerite osalus, tagamaks, et olukorra analüüs, seatavad eesmärgid ja kavandavad lahendused oleksid maksimaalselt asjakohased ja mõjusad. Partnerlus toimib mitmetasandilise valitsemise põhimõttega alt üles lähenemisviisiga, seda koordineerivad Rahandusministeerium ja Riigikantselei koostöös ministeeriumidega. Kaasamine oli kolmes etapis:  „Eesti 2035“ strateegia ühisloome 2018–2020,  valdkondlikud konsultatsioonid ning arutelud partnerlusleppe ja rakenduskava koostamisel 2020–2021,  rakenduskava elluviimisega seotud koostöö alates 2022. [↑](#footnote-ref-19)
19. <https://www.riigiteataja.ee/akt/125062021008?leiaKehtiv>. [↑](#footnote-ref-20)
20. Terviklikud jalgrattateede põhivõrgud on taotleja enda defineerida. Ideaalis on terviklike jalgrattateede põhivõrgud kajastatud jalgrattastrateegias, kuid viimase väiksema detailsuse korral või puudumisel võib taotleja selle ise sisustada – põhjendades skemaatiliselt, kuidas moodustub ühtne tervik. [↑](#footnote-ref-21)
21. Transpordiameti kergliikluse mudel: <https://www.transpordiamet.ee/kergliiklejate-arv-riigiteede-aares>.

    NB! Rakenduse eesmärk on kuvada võimalikku kergliiklejate arvu üle Eesti ühtsel alusel ning aidata kaasa kergliiklusteede planeerimisele. Rakendus ei ole täiuslik: see ei arvesta kõiki igapäevaseid ega vabaaja liikumisi, mistõttu see ei näita tegelikku kergliiklejate arvu (näitab pigem vähem) ning seda ei tohi seetõttu kasutada automaatsete otsuste alusena. Transpordiamet on kergliikluse mudelit uuendamas (valmib eelduslikult 2024. a). [↑](#footnote-ref-22)
22. <https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Linnavarad/SECAP/Tartu%20jalgrattaliikluse%20strateegiline%20tegevuskava_Final_22042019.pdf>. [↑](#footnote-ref-23)
23. <https://pimedateliit.ee/projekteerimisjuhend/>. [↑](#footnote-ref-24)
24. <https://bef.ee/wp-content/uploads/2014/04/K%c3%a4siraamat.pdf>. [↑](#footnote-ref-25)
25. <https://www.transpordiamet.ee/media/15114/download>. [↑](#footnote-ref-26)
26. <https://www.transpordiamet.ee/media/2784/download>. [↑](#footnote-ref-27)
27. <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/roads/ET.pdf>. [↑](#footnote-ref-28)
28. <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/traffic/ET.pdf>. [↑](#footnote-ref-29)
29. <https://www.riigiteataja.ee/akt/126022018007?leiaKehtiv>. [↑](#footnote-ref-30)
30. <https://www.etag.ee/wp-content/uploads/2019/02/Sademevesi_L%C3%B5pparuann_KEM.pdf>.. [↑](#footnote-ref-31)
31. „Riiklikud 2019 a. KHG heitkogused kohalike omavalitsuste kaupa, 2021“, <https://kliimaministeerium.ee/rohereform/toetavad-materjalid/kliimavaldkonna-uuringud>, otselink alla laaditavale dokumendile on: <https://kliimaministeerium.ee/media/4418/download>. [↑](#footnote-ref-32)
32. KeHJS: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116112010013?leiaKehtiv>. [↑](#footnote-ref-33)
33. Tehnilised suunised kliimakindluse hindamiseks: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52021XC0916(03)>. [↑](#footnote-ref-34)
34. <https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm>. [↑](#footnote-ref-35)
35. <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria_for_paints_varnishes_and_road_marking_et.pdf>. [↑](#footnote-ref-36)
36. <https://envir.ee/ringmajandus/ringmajandus/keskkonnahoidlikud-riigihanked>. [↑](#footnote-ref-37)
37. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14534-2021-INIT/en/pdf>. [↑](#footnote-ref-38)
38. Rajatav taristu parandab muuhulgas ligipääsetavust erivajadustega inimestele. „Eesti 2035“ tegevuskavas ligipääsetavuse näitaja, lk 9: <https://valitsus.ee/media/3956/download>. [↑](#footnote-ref-39)
39. <https://www.kul.ee/media/60/download>. [↑](#footnote-ref-40)
40. [COM(2021)\_573\_ET\_ACT.PDF (europa.eu)](https://new-european-bauhaus.europa.eu/system/files/2021-09/COM(2021)_573_ET_ACT.PDF). [↑](#footnote-ref-41)
41. Ühissätete määruse artikkel 65 lg 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1060&from=EN#d1e3309-159-1>. [↑](#footnote-ref-42)
42. Valdkondlik arengukava sekkumises nr 21.2.5.11 on „**Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“**, <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/transpordi-tulevik>. [↑](#footnote-ref-43)
43. Rakenduskava erieesmärk on „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO2-neutraalsele majandusele“. [↑](#footnote-ref-44)
44. <https://kliimaministeerium.ee/elukeskkond-ringmajandus/ringmajandus/keskkonnahoidlikud-riigihanked>. [↑](#footnote-ref-45)
45. [↑](#footnote-ref-46)
46. <https://public.tableau.com/app/profile/ylle.valgma/viz/LiikuvusAasta_16342783762160/Liikuvuseindikaatorid>. [↑](#footnote-ref-47)