

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

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

Investeeringute kava koostamisel võetakse arvesse Tartu linna kirjadega nr 8-13.2/13051 ja 9-3.2/19292 esitatud projektide investeeringute kirjeldusi. Ning projektide valikul lähtutakse kliimaministri 14. detsembri 2023. a käskkirja nr 1-2/23/513 „Perioodi 2021–2027 Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna taristu arendamise projektide valikukomisjoni moodustamine“ lisas 1 kinnitatud projektide hindamise metoodikast.

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

1. Sissejuhatus

Käskkirjaga kinnitatakse perioodi 2021–2027 Tartu linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (edaspidi *investeeringute kava*) Euroopa Regionaalarengufondi (edaspidi *ERF*) toetuse mahus **13 733 440 eurot** (max ERF toetusega 70%), millele lisandub toetuse saaja omafinantseering vähemalt summas **5 885 760 eurot** (lisaks katab toetuse saaja kõik mitteabikõlblikud kulud ning projektide võimalikud kallinemised). Investeeringute kavas esitatakse ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

Investeeringute kava koostamiseks toimusid 08.02.2024 ja 13.02.2024 projektide hindamise koosolekud, kus projektidele anti valikukomisjoni poolt konsensuslikud hinned vastavalt projektide hindamise metoodikale. Kõik projektid, mis hindamisele esitati, olid kooskõlas TAT määruse § 12 kohaste projekti kvalifitseerimistingimustega (iga projekti kohta koostati kvalifitseerimise kontroll-leht). Oma erapooletuse kinnitamiseks allkirjastasid Kliimaministeeriumi välised valikukomisjoni liikmed sõltumatuse deklaratsiooni, millega nad kinnitasid, et nende teadmise ja parima arusaamise järgi ei ole neil varasemaid, praegusi ega lähitulevikus esile kerkida võivaid fakte ega asjaolusid, mis võiksid nende sõltumatuse osapoolte silmis kahtluse alla seada.

Mõningatel juhtudel võis projekti asukohas eelnevalt olemas olla jalgrataste, mis on liiklusseaduse mõistes mitmeotstarbeliselt kasutatav. [Liiklusseaduse](#) mõistes on Tartu kõigi projektide puhul muuhulgas tegemist uute jalgrattateede rajamisega (tunnuskood RCO58).

Investeeringute kava alusel toetatakse alljärgnevat üheksat jalgrattaliikluse prioriteedi ja kahte mitmeliigilise taristu prioriteedi projekti:

Nr	Projekti nimetus	Projekti rakendamise eeldatav tähtaeg	Projekti eeldatav abikõlblik kogusumma* (eurodes)	Projektile eraldatav maksimaalne ERF toetuse summa (eurodes)	Toetuse saaja omafinantseering (eurodes)	Punktiskoor
	Jalgrattaliikluse prioriteet					
1.	Tähe tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus	I pa 2026– I pa 2028	2 318 000,00	1 622 600,00	695 400,00	4,90
2.	Tähtvere ja Tuglase tn rattateede põhivõrgu rajamine	I pa 2024– I pa 2025	2 147 200,00	1 503 040,00	644 160,00	4,90
3.	Õnne tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus	I pa 2025– I pa 2026	732 000,00	512 400,00	219 600,00	4,75
4.	Kastani tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus	I pa 2025– I pa 2026	854 000,00	597 800,00	256 200,00	4,60
5.	Lai tn ja Jakobi tn jalgrattateede põhivõrgu rajamine ning Jakobi- K. E. von Baeri- Tähtvere- Kroonuaia tänava ristmiku rekonstrueerimine	I pa 2025– I pa 2026	854 000,00	597 800,00	256 200,00	4,20
6.	Riia tänava ning Riia – Turu ristmiku lähiala jalgrattateede põhivõrgu ehitus	I pa 2026– I pa 2028	4 392 000,00	3 074 400,00	1 317 600,00	3,60
7.	Turu tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus	I pa 2025– I pa 2028	2 684 000,00	1 878 800,00	805 200,00	3,15
8.	Jalgrattateede põhivõrgu rajamine Sõpruse sillal ja lähialal Karlovas	I pa 2024– I pa 2026	4 026 000,00	2 818 200,00	1 207 800,00	2,95
9.	Vabaduse pst (lõigus Emajõe tn – Kaarsild) jalgrattateede põhivõrgu rajamine	I pa 2025– I pa 2026	732 000,00	512 400,00	219 600,00	2,75
	KOKKU		18 739 200,00	13 117 440,00	5 621 760,00	

	Mitmeliigilise taristu prioriteet					
1.	Võru tänava pargi ja reisi parkla ehitus	II pa 2026–II pa 2029	460 000,00	322 000,00	138 000,00	4,70
2.	Lõunakeskuse liikuvuskeskuse ehitus	I pa 2024–I pa 2027	420 000,00	294 000,00	126 000,00	4,50
	KOKKU		880 000,00	616 000,00	264 000,00	

Hindamise detailsemad tulemused:

Jalgrattaliikluse prioriteet

1. Tähe tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus (4,9 punkti)

Tegemist on ühe parema projektiga meetmes. Projekt ei saanud maksimumpunkte ainult alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 3,7 km ehk 37% eesmärgist).

2. Tähtvere ja Tuglase tn jalgrattateede põhivõrgu rajamine (4,9 punkti)

Tegemist on ühe parema projektiga meetmes. Projekt ei saanud maksimumpunkte ainult alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,75 km ehk 17,5% eesmärgist).

3. Õnne tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus (4,75 punkti)

Tegemist on ühe parema projektiga meetmes. Projekt sai 0 punkti alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 0,75 km ehk 7,5% eesmärgist).

4. Kastani tänava jalgrattateede põhivõrgu ehitus (4,6 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,1 km ehk 11% eesmärgist) ning alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust. Viimase osas kaotas projekt punkte, kuna ristlõikes on parkimiskohad jalgteede peal ehk jalakäijatele ruumi andmise asemel on eelistatud parkivaid autosid.

5. Lai tn ja Jakobi tn jalgrattateede põhivõrgu rajamine ning Jakobi – K. E. von Baeri – Tähtvere – Kroonuaia tänava ristmiku rekonstrueerimine (4,2 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,2 km ehk 12% eesmärgist).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust - haljastust on vähe ning kuna tegemist on vanalinna piirkonna miljööväärtusliku alaga, siis võiks olla pandud rohkem rõhku kauniduse aspektile. Samuti võiks sõidutee olla kitsam (4,5 m asemel 3,5 m).
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstistuse põhjendatust, kuna ei ole arvestatud konsultandi ettepanekutega tänava laiuse osas.

- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust. Leiti, et projektil puudub vajalik mõjus – sõidutee võiks olla kitsam või kasutada *speed cushion* tüüpi künniseid.

6. Riia tänava ning Riia – Turu ristmiku lähiala jalgrattateede põhivõrgu ehitus (3,6 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – puudlik sünergia maakasutuse ja transpordi paremas integreerimises (või olemasoleva tänavaruumi ümberjagamise säästva liikuvuse kasuks).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust, kuna esineb puudusi ühes parameetris (kestlikkus) – siinkohal esitles Tartu linn linnaelanikele ning esitas ka eelnõustamisele väga hea esialgse projekti eskiisi, milles olid planeeritud Riia tänavale ka ühissõidukirajad, kuid muutis seda hiljem, esitades taotluses ilma ühissõidukiradadeta lahenduse. **Valikukomisjoni hinnangul tuleks Tartu linnal põhjalikult kaaluda Riia tänavale ühissõidukiradade loomist peale Tartu Lõunakeskuse liikuvuskeskuse projekti valmimist**, kuna mõlemad projektid on omavahelises seoses. Ühissõidukirajad annaksid Tartu kõige tihedama liinide koormatusega tänaval ühistranspordiga reisijale parema kiiruse ja täpsema sõidugraafikust kinnipidamise ka tiptunnil. Ühtlasi oleksid ühissõidukirajad Riia tänaval kooskõlas Tartu poolt esitatava investeringutaotlusega multimodaalse sõlmpunkti rajamiseks Lõunakeskuse juurde, mis võimaldab jätta auto sinna ja liikuda ühistranspordiga kiirelt, mugavalt ja säästlikult kogu Tartu ulatuses. See vastaks võrdse kohtlemise ja ka kaasava linnaruumi põhimõtetele, kuna autoliikluse vähenemine parandaks müra ja heitmete olukorda. Lisaks võimaldaksid bussirajad igal ajal väheste takistustega liikuda ka operatiivsõidukitel. Autoliikluse läbilaskvuse vähenemine koos bussiliikluse kiiruse ja kindluse paranemise, rattateede hea taseme ja parema jalgsi liikumise ja bussi ootamise ruumiga annaks autokasutajatele täiendava motivatsiooni liikumisviisi vahetuseks säästvate liikumisviiside vastu.
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstistuse põhjendatust – ei ole arvestatud konsultandi ettepanekutega bussitaskute osas.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust – projekti eesmärgid oleksid saavutatud parimal moel, kui Riia tänavale oleksid planeeritud ka bussirajad. Kuna esitatud lahenduses need puuduvad, siis ei saanud anda ka maksimumpunkte.

7. Turu tänava Jalgrattateede põhivõrgu ehitus (3,15 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – ei panusta oluliselt transpordi ja maakasutuse paremasse integreerimisse (sh olemasoleva tänavaruumi ümberjagamisest säästva liikuvuse kasuks).
- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 3,7 km ehk 37% eesmärgist).

- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – 0 punkti, kuna puudusi on kõigis kolmes parameetris (kaunis, kaasav, kestlik).
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstituse põhjendatust, kuna tekkis küsimusi sõiduradade arvu säilitamise vajalikkuse osas.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati projekti kooskõlas „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega – probleeme ligipääsetavusega (reguleerimata ristmik).

8. Jalgrattateede põhivõrgu rajamine Sõpruse sillal ja lähialal Karlovas (2,95 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – projekt ei panusta oluliselt CO₂ vähenemisesse (või teeb seda väga minimaalselt) ega maakasutuse ja transpordi paremasse integreerimisse (ei kasutata võimalust anda rohkem tänavaruumi aktiivsetele liikumisviisidele).
- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 2,6 km ehk 26% eesmärgist).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – 0 punkti, kuna puudusi on kõigis kolmes parameetris (kaunis, kaasav, kestlik).
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstituse põhjendatust, kuna ristmiku ja ülekäiguradade osas arvestati konsultandi arvamusega vaid osaliselt.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust, kuna eskiislahendusega tagatakse endiselt suur läbilaskvus autoliiklusele, selle asemel, et anda rohkem ruumi jalgratturitele ja jalakäijatele.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati projekti kooskõlas „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega – probleeme ligipääsetavusega (nt sillale ja sillalt maha liikumise võimalused).

9. Vabaduse pst (lõigus Emajõe tn – Kaarsild) ja jalgrattateede põhivõrgu rajamine (2,75 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse – ei panusta oluliselt maakasutuse ja transpordi paremasse integreerimisse (ei kasutata võimalust anda rohkem tänavaruumi aktiivsetele liikumisviisidele ning säilitatakse parkimiskohad).
- Alakriteeriumis 1.2, milles hinnati panust konkreetse sekkumise väljund- (km) ja tulemusnäitajasse (väljundindikaator on 1,1 km ehk 11% eesmärgist).
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust – 0 punkti, kuna puudusi on kõigis kolmes parameetris (kaunis, kaasav, kestlik).
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstituse põhjendatust – ei ole arvestatud konsultandi ettepanekutega Laia tn ristmiku osas.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati projekti sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust – 0 punkti, kuna ristmiku lahendus on puudulik, säilitatakse parkimiskohad. Asukohast tulenevalt vajab paremat lahendust.

Projekti rahastatakse järgmistel tingimustel:

- a) viia eskiislahendus kooskõlla selle asukoha miljööväärtusega;
- b) lisada rattaparkimiskohti;

- c) lisada ruumikujunduselemente, haljastust, puid ja põõsaid;
- d) suurendada ohutussaart Laia tn ristmikul;
- e) projekteerida ristmikud jalgsi ja jalgrattaga liikujatele mugavamaks.

Mitmeliigilise taristu prioriteet

1. Võru tänava liikuvuskeskuse ehitus (4,7 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust, kuna tekkis küsitavus kaasamise parameetri osas.

2. Lõunakeskuse liikuvuskeskuse ehitus (4,5 punkti)

Projekt ei saanud maksimumpunkte:

- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele vastavust, kuna tekkis küsitavus kaasamise parameetri osas.
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati projekti eesmärgipüstituse põhjendatust – ei ole lahendatud ühendust Riia tänavaga (rattaga tuleb sõita läbi Lõunakeskuse parkla).

Projektil on otsene puutumus ja võimalik sünergia Riia tn rattatee projektiga ning seos potentsiaalsete ühissõidukiradadega Riia tänaval. Et Lõunakeskuse liikuvuskeskus oma eesmärgi parimal võimalikul moel täidaks, tuleks muuta Riia tänavat rohkem säästvamaid liikumisviise arvestavaks, s.o linnaruum tuleks ümber jagada hiljemalt Lõunakeskuse liikuvuskeskuse valmimise ajaks.

Valikukomisjoni ettepanek: projektiga tuleks lahendada Lõunakeskuse liikuvuskeskuse ja Riia tänava vaheline rattatee ühendus.

Kliimaministri 09.06.2023 kirja nr 25-8/3145-1 kohaselt, millega kutsuti linna eelkonsultatsioonile säästva liikuvuse toetamise projektide ettevalmistamisel, oli Tartu linna jalgrattaliikluse prioriteedi eelarve 12 000 000 eurot ja mitmeliigilise taristu prioriteedi eelarve 6 000 000 eurot. Kuna mitmeliigiliste ühenduste prioriteedi eelarves jäi esialgu raha üle, siis otsustas minister osa ülejäägist suunata Tartu kahe viimase punktiskooriga jalgrattatee projektile, et rahastusel säiliks 70/30 proportsioon.

Investeeringute kava koostatakse ning toetust antakse kooskõlas *ÜSS2021_2027* § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“ (edaspidi *rakenduskava*) poliitika eesmärgi nr 2 „Rohelisem Eesti” erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskonna edendamine osana üleminekust CO₂-neutraalsele majandusele” meetmega nr 21.2.5.1 „Säästva mitmeliigilise linna liikumiskeskonna edendamine”.

Investeeringute kavas nimetatud investeeringuprojekt aitab muuhulgas saavutada Eesti 2035¹ sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärgi ja mõõdikuid „vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööil käivate inimeste osakaalu“ ning arvestavad Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände-

¹ www.eesti2035.ee

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

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

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

Aktiivsete liikumisviiside kasutuse jätkuvaks kasvuks ehitatakse projektide rakendamise tulemusel 2029. aastaks **22,6 km jalgrattataristut** (moodustades 226% rakenduskava väljundnäitaja „toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu“ sihttasemest) ning rajatakse vähemalt **2 tk uut või ajakohastatud mitmeliigilist ühendust** (moodustades 200% rakenduskava väljundnäitajast „uued või ajakohastatud mitmeliigilised ühendused“).

2. Käskkirja sisu

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

3. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele

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

Käesolev käskkiri on muuhulgas kooskõlas järgmiste (EL) määrustega:

- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1060, 24. juuni 2021, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ühissätete määrus);
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu nii ühendmääruses, TAT määruses, kui ka käesolevas käskkirjas nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhendada neist, arvestades TAT määruses ja ÜSS2021_2027 alusel antavatest Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatust.

4. Käskkirja mõju

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

Rakenduskava eesmärkide täitmist rahastatakse meetme 21.2.5.1 eelarvest investeeringute kavade rahastamisskeemiga, mille jalgrattateede prioriteedi eelarve on 36 miljonit eurot (sh Tartu linnale 12 miljonit eurot) ning millest käesoleva käskkirjaga Tartu linna jalg- ja

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

jalgrattateede ehitamiseks eraldatakse ERFi **13 117 440** eurot. Mitmeliigilise taristu prioriteedi eelarve on 16 miljonit eurot (sh Tartu linnale 6 miljonit eurot), millest käesoleva käskkirjaga Tartu linna mitmeliigilise taristu projektide jaoks eraldatakse ERFi **616 000** eurot. Jalgrattateede prioriteedi eelarve suurendamist on plaanis taotleda mitmeliigiliste prioriteedi vahendite arvelt. Vastavad muudatused kinnitatakse meetmete nimekirja muudatusega Vabariigi Valitsuse poolt KliMi ettepanekul.

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

5. Kooskõlastamine

Käskkirja eelnõu kooskõlastati enne selle kinnitamist ametkondlikult e-kirja teel Rahandusministeeriumi ja Korraldusasutusega (Riigi Tugiteenuste Keskus, RTK). Tagasiside eelnõule esitati elektronposti teel Rahandusministeeriumi poolt 18.04.2024 ja 19.04.2024, RTK poolt 23.04.2024 ning tagasisidega arvestamise tabel on vormistatud käesoleva seletuskirja lisas.

Lisa. Ametkondliku kooskõlastamise tagasisidega arvestamise tabel

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

Ametkondliku kooskõlastamise tagasisidega arvestamise tabel

Nr	Tähelepaneku tegija	Tähelepaneku sisu	Rakendusasutuse/ taotleja kommentaar
1.	RaM, Merlin Sepp 18.04.24 e-kirjaga	Eelnõu kava tabeli viienda tulba päises on kasutatud lühendit ÜF, mis tavaliselt tähistab Ühtekuuluvusfondi. See meede on aga rahastatud Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF), mille lühendit on kasutatud ka sama tabeli kuuenda tulba päises. Palume korrigeerida.	Parandatud.
2.	-, -	Rakenduskavas prognoosis KLIM PO2 SO2 väljundnäitaja „Toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu“ 2029. a sihttasemeks Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnas kokku 10 km uusi rattateid ning väljundnäitaja „Uued või ajakohastatud mitmeliigilised ühendused“ sihttasemeks 1. Ainuüksi Tartu linna investeeringute kava alusel saab rajatud kokku 22,6 km rattateid ning 2 mitmeliigilist ühendust. Lisanduvad veel Tallinna ja Pärnu projektid. Rakenduskava näitaja sihttasemed saavad sellisel juhul märkimisväärselt ületatud, mis tähendab, et rakenduskava koostamisel näitajate passides kirjeldatud eeldused ja maksumused erinevad oluliselt esitatud ettepanekutest. Mäletatavasti pidasime korduvalt EKga kirjavahetust näitajate passis kirjeldatud eeldatava km hinna üle, mis oli keskmiselt 4 mln eur/km. Sellest tulenevalt tekib küsimus, kas investeeringute kavas esitatud projektide eeldatavad maksumused on piisavalt realistlikud, et kõik kavandatud projektid on võimalik ellu viia ja sihttasemed nii suures mahus saavutada. Kui näitajate passis esitatud eeldused ei olnud piisavalt realistlikud, siis edaspidi võib olla vajalik vaadata üle ka kirjeldatud eeldused ja korrigeerida rakenduskava sihttasest.	Linnad on esitanud maksumuse prognoosi oma parimal teadmisel, võttes aluseks eelnevaid projekte jne. Reaalsed maksumused selguvad peale hanketulemusi – kuivõrd projektid kallinevad, saavad linnad realiseerida selle võrra vähem projekte.
3.	-, -	Investeeringute kavas ei ole võimalik tuvastada, kui suures mahus iga projekt panustab rakenduskava tulemusnäitaja „Sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv aastas“ sihttasemesse ehk puudub iga üksiku projekti sihttaseme prognoos. Juhin tähelepanu, et kõigi rahastatud projektide sihttaseme prognoosi andmed peame esitama ka EK-le rakenduskava seires ja tavapärane praktika sarnastel projektidel on, et iga üksiku projekti sihttase sisestatakse SFOS näitajate lehele. Investeeringute kava vormilt võis järeldada, et vastav prognoos iga üksiku	Kõikide projektide puhul ületas potentsiaalne kasutajate arv määruuses sätestatud suuruse 1000 kasutajat ööpäevas. Kuna potentsiaalsete kasutajate arvu määramiseks puudus ühtne meetodika, siis ei ole mõistlik neid numbreid ka investeeringute kavas sätestada. Toetuse saajal on kohustus peale projekti valmimist kasutajaid mõõta,

		projekti lõikes esitatakse investeeringu ettepanekus. Kas ma saan õigesti aru, et tegelikkuses neid andmeid ei esitatud? Kui nii, siis hetkeseisuga investeeringute kavas esitatud andmed tulemusnäitaja kohta ei anna piisavalt infot, kui suurt kasutatavust rajatavatel teedel prognoositakse. Palun võimalusel analüüsida ja prognoosida tulemusnäitajate sihttasemed ka projektide lõikes. Need andmed peaks minema SFOSi iga projekti infosse ning nendele andmetele tuginedes saame esitada ka EKle rahastatud projektide prognoosi, mida meilt ka seireandmetes nõutakse.	mille tulemusel selgub ka projekti panus rakenduskava tulemusnäitajasse.
4.	-, -	Palun üle kinnitada, et kõigi rajatavate teelõikude puhul on tegemist uute rattateedega nagu eeldati näitaja passis. Juhul, kui rattatee on juba projekti eelselt olemas, siis vastavalt EK ühise näitaja RCR64 „Sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv aastas“ tuleb esitada ka näitaja algtase ehk projekti eelselt rattatee kasutajate arv aastas.	Mõningatel juhtudel võis eelnevalt olemas olla jalgtee, mis on teatavasti mitmeotstarbeliselt kasutatav liiklusseaduse mõistes. Liiklusseaduse mõistes, jah – kõigi projektide puhul saab mh olema tegemist uute jalgrattateede rajamisega (jalakäijad ja jalgratturid eraldatud).
5.	-, -	Sarnaselt jalgrattateedele ei ole ka mitmeliigilise taristu prioriteedi projektides prognoositud tulemusnäitaja „Uute või ajakohastatud mitmeliigiliste ühenduste kasutajate arv aastas“ sihttasest projektide lõikes. Ehk siin tekib sama mure andmetega, mis on kirjeldatud punktis 3. Seires oleks vaja ka tulemusnäitaja prognoosi projektide lõikes.	Seiresse võiks saada andmed kõige varem 1 aasta pärast projekti lõppu, kui toetuse saaja on loendanud taristu kasutajaid.
6.	-, -	Lisaks tekib küsimus, et kui panus meetme väljund- ja tulemusnäitajate saavutamisse üks projekti hindamiskriteeriumidest (p 1.2), siis kuidas panust tulemusnäitajasse hinnati, kui neid andmeid investeeringu kirjelduses ei esitatud?	Hinnati ligikaudset kasutajate arvu (projektide kvalifitseerimistingimuseks oli 1000 potentsiaalset kasutajat ööpäevas). Lisaks hinnati projektide kulutõhusust (tulevaste taristu kasutajate arv 1000 euro taotletava toetuse summa kohta).
7.	RTK, Kaidi Kenkmann 23.04.24 e-kirjaga	RTK'l tähelepanekud ja kommentaarid puuduvad.	Arvesse võetud.