10.11.2026

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

Käskkiri (muudetud taristuministri 25.11.2024 käskkirjaga nr 1-2/24/468, 08.09.2025 käskkirjaga nr 1-2/25/380 ja 01.06.2026 käskkirjaga nr 1-2/26/239) 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“[1] (edaspidi *ühendmäärus*) § 42 lõike 1 ja kliimaministri 17. augusti 2023. a määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“[2] (edaspidi *TAT määrus*) § 15 lõike 3 alusel.

Investeeringute kava koostamisel võetakse arvesse Tallinna 14.10.2026 kirjaga nr 1-12/106-7 Kliimaministeeriumile hindamiseks esitatud lõplikud Pelguranna trammitee lahendust puudutavad taotlusdokumendid.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (e-post: ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee, telefon: 715 3404).

1. Sissejuhatus

14.08.2024 oli projektide valikukomisjonis hindamisel Tallinna Pelguranna trammi projekti lahenduse esimene versioon (edaspidi *v1*), mis sai koondhindeks 3,8 punkti ning lisati Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kavva.

Oma 02.03.2026 kirjas nr 1-12/106-2 teavitas Tallinn, et Tallinna Linnavalitsuse kabineti 17.02.2026 toimunud koosolekul otsustati Pelguranna trammi trassi tagasipööre lahendada ümber Puhangu tn 45 kinnistu Putukaväila ja Kolde puiestee ristmiku vahetus läheduses (edaspidi *v3*).

Kuna projekti ulatus ja trass muutusid, palus Kliimaministeerium 26.03.2026 kirjaga nr 4-6/59/13-5 linnal viivitamatult esitada eelnõustamisele Pelguranna trammi uuenenud projekti dokumendid ning eskiislahenduse. Tallinn esitas projekti dokumendid 26.05.2026 kirjaga nr 1-12/106-5, mille põhjal küsis Kliimaministeerium täiendavat ekspertiisi lihthanke korras Muutruum OÜ-lt. Muutruum OÜ ekspertiishinnangu alusel koostas Kliimaministeerium 18.09.2026 kirjas nr 4-6/59/13-8 eelnõustamise tagasiside koos ettepanekutega, millega linn peaks projektidokumentatsiooni koostades ja edaspidi arvestama.

Tallinn esitas 14.10.2026 kirjaga nr 1-12/106-7 Kliimaministeeriumile hindamiseks lõplikud Pelguranna trammitee lahendust puudutavad taotlusdokumendid. Lisaks esitas linn 23.10.2026 e-kirja teel eskiisid, mis olid dokumentide paketist algselt välja jäänud.

---

[1] Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused (RT I, 16.07.2026, 5).

[2] Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027 (RT I, 29.10.2026, 12).

Pelguranna trammitee on kavandatud olemasoleva Kopli trammiliini haruna. Hinnatav v3 trass hargneb Kopli trammiliinist Krulli peatuse lähistel, kulgeb üle Kopli kaubajaama ja Ristiku tänava viadukti ning mööda Putukaväila lineaarparki üle Sõle tänava Kolde puiesteeni. Trass lõpeb Puhangu tn 45 kinnistu ümber kavandatud tagasipöörderingi ja Kolde puiestee äärse lõpp-peatusega.

Investeeringu kirjelduse kohaselt rajatakse ligikaudu 1,9 km uut trammiteed (sellest kahe rööpaariga lõigu pikkus on *ca* 1,4 km ja ühe rööpapaariga tagasipöörde ringi pikkus on ligi 0,5 km). Projekt panustab sekkumisse 21.2.5.13 „Trammiliikluse arendamine Tallinnas“ ning moodustab 63,3% rakenduskava väljundnäitaja „uute trammi- ja metrooliinide pikkus“ 3 km sihttasemest. **Pelguranna trammitee projekt on hinnangulise maksumusega 27 863 338,71 eurot** (sh abikõlblik käibemaks)**, millest Euroopa Regionaalarengufondi (edaspidi *ERF*) toetus (70%) moodustab 19 504 337,09 eurot**.

Varasema hindamise ja trassiarutelude käigus oli eelistatud Puhangu tänavat mööda Stroomi rannaparki kulgenud lahendus. Muutruum OÜ ekspertiis leidis, et trammitee rajamine on Põhja-Tallinna pikaajalise arengu ja säästva liikuvuse seisukohalt põhjendatud, kuid v3 on varasema Puhangu tänava trassiga võrreldes teeninduspotentsiaali, peatuste kättesaadavuse ja ruumilise mõju poolest nõrgem. V3 puhul jääb peatuste 200 m teenindusraadiusesse ligikaudu 45% ja 400 m teenindusraadiusesse ligikaudu 30% vähem elanikke.

Pelguranna trammitee projekt sai konsensuslikul hindamisel **2,75 punkti** ja ületas sellega lävendi (2,7 p). Projektis esineb jätkuvalt parendamist vajavaid aspekte, eriti kriteeriumis, kus projekt sai hindamisel null punkti. Projekti edasine elluviimine tuleb siduda kontrollitavate tingimuste, vahetähtaegade ja ekspertiisi soovituste rakendamisega. Hindepunktidest lähemalt:

Kriteeriumi/ ala-kriteeriumi nr	**Kriteeriumi sisu**	**Hinne**	**Osakaal**	**Kaalutud tulemus**
1	**Projekti mõju meetme eesmärkide saavutamisele**		**55%**	**1,30**
1.1	Kooskõla arengukavadega ja panus meetme eesmärkidesse	3	35%	1,05
1.2	Panus väljund- ja tulemusnäitajatesse	5	5%	0,25
1.3	Uue Euroopa Bauhausi väärtused	0	15%	0,00
2	**Projekti põhjendatus ja teostatavus**		**25%**	**0,75**
2.1	Eesmärgipüstituse põhjendatus	3	10%	0,30
2.2	Sekkumisloogika arusaadavus ja mõjusus	3	10%	0,30
2.3	Ajakava realistlikkus	3	5%	0,15
3	**Projekti kuluefektiivsus ja eelarve põhjendatus**		**15%**	**0,55**
3.1	Lahenduse kuluefektiivsus	3	10%	0,30
3.2	Eelarve realistlikkus ja mõistlikkus	5	5%	0,25

4	**Kooskõla „Eesti 2035“ aluspõhimõtete ja sihtidega**	**3**	**5%**	**0,15**
			KOONDHINNE	**2,75**

Hindamise täpsemad tulemused, kus projekt ei saanud maksimum punkte

- Alakriteeriumis 1.1, milles hinnati projekti kooskõla valdkondliku arengukavaga ja panust rakenduskava erieesmärki ning meetme eesmärkidesse, aga ka maakasutuse ja transpordi planeerimise paremasse integreerimisesse ja sünergiat teiste sama piirkonna sama sekkumise või sama piirkonna teise sekkumisega: **3 punkti**.
  - ✓ Projekt on sisuliselt kooskõlas Tallinna ja riiklike säästva liikuvuse eesmärkidega ning elektriline rööbastransport loob eelduse energiatõhususe, heite vähendamise ja Põhja-Tallinna ühenduste parandamiseks.
  - ✓ Taotleja on esitanud energia- ja KHG-arvutused ning kirjeldanud trammivõrgu pikaajalist süsteemset kasu. Samas sõltub tegelik mõju sellest, kas tekib prognoositud modaalnihe autolt ühistranspordile või toimub peamiselt kasutajate ümberjaotus bussidelt, jalgsi liikumiselt ja jalgrattalt trammile.
  - × Maakasutuse ja transpordi integreerimisel esineb puudus: v3 kasutab Putukaväila rohe- ja rekreatsiooniala, hõivab osa lineaarpargist ning suurendab kõvakatte osakaalu. Varasem Puhangu tänava lahendus teenindas elanikke otsesemalt ja kasutas olemasolevat tänavaruumi.
  - × Otsene sünergia sama piirkonna teiste meetme sekkumistega ei ole taotluses veenvalt tõendatud. Seetõttu ei ole täidetud 5 punkti eeldus, kuid projektil on üldine positiivne seos säästva liikuvuse ja trammivõrgu arenguga.
- Alakriteeriumis 1.3, milles hinnati Uue Euroopa Bauhausi väärtustele (NEB) vastavust: **0 punkti**.
  - × Projekt kirjeldab NEB kolme põhiväärtust, kuid eelkonsultatsiooni ja täiendava ekspertiisi soovitustega on arvestatud üksnes osaliselt. Kontroll-lehel on mitmed vastused üldsõnalised või sisuliselt ebatäpsed, näiteks ringmajanduse käsitlemine autoliikluse vähendamisena.
  - × „Kauniduse“ kriteeriumi puhul ei ole arhitektuurne ja maastikuarhitektuurne terviklahendus piisavalt välja töötatud. Ristiku viadukti ruumikvaliteet, Putukaväila terviklikkus, mängualade ja trammikoridori konfliktid ning Puhangu tn 45 ruumiline tulevik vajavad eraldi lahendamist.
    „Kestlikkuse“ kriteeriumi puhul on tramm kui liikumisviis positiivne, kuid v3 mõjutab oluliselt olemasolevat roheala, kõrghaljastust, niidualasid ja väikeimetajate liikumiskoridore. Kompensatsiooni- ja seiremeetmed ei ole esitatud piisava konkreetsusega.
    „Kaasavuse“ kriteeriumi puhul ei ole Puhangu ja Ehte tänava ühendused ega tervikteekonnad Heleni kooli, kogukonnamaja, raamatukogu ja ranna suunal projekti mahus terviklikult lahendatud. Projekti enda rajatised tuleb muuta universaaldisaini kohaselt ligipääsetavaks, kuid hindamisel arvestati ka valitud lahenduse piiratud kättesaadavust ja eelkonsultatsiooni soovituste osalist täitmist. Hindamisskaala kohaselt annab eelkonsultatsiooni ettepanekute osaline arvestamine ning puuduste esinemine mitmes NEB väärtuses 0 punkti.
- Alakriteeriumis 2.1, milles hinnati kooskõla projekti eesmärgipüstitusega: **3 punkti**.
  - ✓ Põhja-Tallinna kasv, tänavavõrgu piiratud läbilaskvus ja vajadus pakkuda konkurentsivõimelist ühistransporti on reaalsed arenguvajadused. Trammiharu võib parandada ühendust Balti jaama, kesklinna ja töökohtadega.
  - × Küsitavus seisneb selles, kas v3 lahendab taotluses nimetatud sihtkohtade, eelkõige Pelgulinna riigigümnaasiumi, Stroomi ranna ja Pelguranna elamuala ühendusprobleemi

parimal viisil. Kolde peatus jääb osale sihtkohtadest ligikaudu 600 m kaugusele ning samas piirkonnas on lähemal bussipeatused.
  - × Projekti tulemusel ei pruugi tekkida kõigi peamiste sihtkohtadega ohutu ja ligipääsetav tervikteekond, sest osa ühendusi ja maakorralduslikke eeldusi on jäetud projekti mahust välja. Seetõttu on eesmärgipüstitus osaliselt põhjendatud, kuid mitte 5 punkti tasemel.
- Alakriteeriumis 2.2, milles hinnati sekkumisloogika arusaadavust ja mõjusust: **3 punkti**.
  - ✓ Sekkumisloogika on üldjoontes arusaadav: uus trammiharu ühendab Pelguranna Kopli trammivõrguga, optimeerib Kopli haru teenindust ja loob pikaajalise võimekuse teenindada kasvavat piirkonda.
  - × Puudus on lahenduse mõjususes ja „parima viisi" tõendatuses. Muutruum OÜ hinnangul oli varasem Puhangu tänava trass kasutajaskonna ja kättesaadavuse osas tugevam. V3 kahe viimase peatuse teenindusraadiuses on märkimisväärselt vähem elanikke ning nõudluse prognoosides ei ole piisavalt läbipaistvalt eristatud kogu liini kasutajaid uue lõigu lisanduvast nõudlusest.
  - × Trammitee rajamiseks vajalikku suurt nõudlust ei ole piisavalt tõendatud ning piirkonna olemasolev tänavavõrk võimaldaks ühistranspordiühendusi parandada ka (elektri-)bussiliikluse tihendamisega. See ei välista trammi pikaajalist põhjendatust, kuid muudab valitud sekkumise mõjususe ja proportsionaalsuse osaliselt küsitavaks.
- Alakriteeriumis 2.3, milles hinnati ajakava realistlikkust: **3 punkti**.
  - ✓ Investeeringu kirjelduses on eelprojekti ja ehitusloa tähtajaks märts 2027, põhiprojekti tähtajaks juuli 2027, esimese ehitushanke väljakuulutamiseks juuli 2027 ning projekti lõpuks oktoober 2029.
  - ✓ Ajakava on **teoreetiliselt teostatav, kuid väga pingeline**. Riskid on seotud Eesti Raudtee maa kasutusõiguse, Puhangu tn 45 lahendusega, Ristiku viadukti projekteerimisega, hanke võimaliku vaidlustamisega ning veoalajaama elektriliitumisega, mille kestus võib ekspertiisi järgi ületada 555 päeva.
    Komisjon leidis, et ajakava ei ole täiesti ebarealistlik, kuid tegevuste sõltuvused ja ajavaru ei ole piisavalt selged. Rakendusüksus peab kehtestama kontrollitavad vahetähtajad ning hindama viivituste korral rahastuse vähendamist või vahendite ümberjagamist.
    Sellest tulenevalt peab Rakendusüksus seadma toetuse rahuldamise otsuses toetuse saajale projekti elluviimisel kontrollitavad vaheetapid, et veenduda, kas projekt edeneb ettenähtud tempos ning kas tähtaegne valmimine on endiselt realistlik.
- Alakriteeriumis 3.1, milles hinnati lahenduse kuluefektiivsust: **3 punkti**.
  - ✓ Tramm on pika kasutuseaga ja suure läbilaskevõimega ühistranspordiliik ning taotleja tasuvusanalüüs näitab pikaajalist sotsiaalmajanduslikku kasu. V3 võib vähendada mõningaid tänavaruumi ümberkorraldamise ja maa omandamise kulusid võrreldes Puhangu tänava variandiga.
  - × Samas esineb küsitavusi, kas kallis rööbaslahendus on konkreetses asukohas ja prognoositud lisanduva nõudluse juures kõige kuluefektiivsem viis tulemuse saavutamiseks. Alternatiivina võiks hoopis arvestada bussivõrgu tugevdamise ja elektribussidega.
  - × Kuluefektiivsust võivad vähendada võimalikud lisakulud ühendusteedele, viaduktile, veoalajaamale, elektriliitumisele, haljastuse kompenseerimisele ja müra leevendamisele.
- Kriteeriumis 4, milles hinnati kooskõla „Eesti 2035" aluspõhimõtete ja sihtidega: **3 punkti**.
  - ✓ Projekt loob eeldused ühistranspordi kasutamise kasvuks ja transpordisektori KHG-heite vähendamiseks. Taotleja on esitanud arvutusliku hinnangu heite ja energiakulu vähenemisele, kuigi mõju ulatus sõltub tegelikust modaalnihkest.
  - ✓ Projekt võib parandada elukeskkonda ja ligipääsetavust, kui kõik rajatavad peatused, platvormid, ülekäigud ja ühendused tehakse universaaldisaini põhimõtete kohaselt. Taotluses on kirjeldatud madalapõhjalisi tramme, sobiva kõrgusega platvorme, taktiilseid juhtteid, valgustust ja barjäärivaba liikumist.

- × Kõigi nelja näitaja tugev ja üheselt tõendatud täitmine ei ole siiski tagatud. Elukeskkonna mõju on osaliselt negatiivne Putukaväila roheruumi kao tõttu ning juurdepääsetavus sõltub edasisest projekteerimisest ja ühendusteede tegelikust rajamisest. Seetõttu hinnati panust kuni kolme näitajasse ja anti 3 punkti.

Käskkirjaga kinnitatakse perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kava (edaspidi *investeeringute kava*) **kogumaksumusega 55 128 871,71 eurot**, millest ERF maksimaalne toetuse maht on **38 590 210,20 eurot** (ERF toetusega maksimaalselt 70%) ning toetuse saaja omafinantseering vähemalt summas **16 538 661,51 eurot** (lisaks katab toetuse saaja kõik mitteabikõlblikud kulud). Hinnatud Pelguranna projekti arvestuslik toetuse eelarveülejääk võrreldes v1 lahendusega summas 379 346,30 eurot arvestatakse veel 2026. a toimuval kõigi meetme investeeringuprojektide hindamisel vaba eelarve hulka.

Investeeringute kavas esitatakse ühendmääruse § 42 lõikes 4 nimetatud andmed.

Käesolevalt muudetakse kliimaministri 17. juuli 2024. a käskkirjaga nr 1-2/24/299 kinnitatud investeeringute kava Pelguranna trammitee projekti andmeid – eelarvet, näitajaid ning hoolduskulu ja sätestatakse täiendavad rakendamise tingimused seoses projekti pingelise eelarve ja eelnõustamise tulemustega.

Suureneb ehitatavate trammiteede kilometraaži arv *ca* 1,8 kilomeetrilt *ca* 1,9 kilomeetrile.

Kuigi Tallinn on oma ametlikes kirjades rakendusasutusele korduvalt rõhutanud, et kõik investeeringute kava projektid valmivad programmperioodi jooksul, **võib siiski tekkida risk, et mahukaid perioodi lõppu lükkunud projekte ei viida ellu programmi perioodi jooksul**, mistõttu võivad rakenduda finantskorrektsioonid. **Sellest tulenevalt peab rakendusüksus ehk antud juhul Riigi Tugiteenuste Keskus (edaspidi ka *RTK*) seadma toetuse rahuldamise otsuses taotlejale/toetuse saajale projektide elluviimisel kontrollitavad vaheetapid, et veenduda, et projektid on ajakavas ning valmivad tähtajaks.**

Investeeringute kava koostatakse ning toetust antakse kooskõlas perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadus[3] (edaspidi *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 liikumiskeskkonna edendamine osana üleminekust CO_2-neutraalsele majandusele” meetmega nr 21.2.5.1 „Säästva mitmeliigilise linna liikumiskeskkonna edendamine”.

Investeeringute kavas nimetatud investeeringuprojekt aitab muuhulgas saavutada Eesti 2035[4] sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärke ja mõõdikuid „**vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid** ning **kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu**“ ning arvestavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi

[3] Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadus (RT I, 21.06.2026, 2).
[4] Strateegia „Eesti 2035“ (www.eesti2035.ee).

ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid,[5] artiklis 9 nimetatud horisontaalseid põhimõtteid.

Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2035[6] (edaspidi *TLAK*) kohane transpordi tulemusvaldkonna eesmärk on vähendada transpordi CO_2-heidet 1700 kilotonnini (*Fit for 55* kohaselt 2030. aastaks koguni 1657 kilotonnini). Rahastavate säästva liikuvuse projektide rakendamise laiem eesmärk, mis tuleneb samuti TLAKist, on linnapiirkondades ühendatud liikuvuse arendamine, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside arendamisse ning lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

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

Aktiivsete liikumisviiside kasutuse jätkuvaks kasvuks ehitatakse jalgrattaliikluse prioriteedis projektide rakendamise tulemusel 2029. aastaks 9,28 km jalgrattataristut (moodustades 23,2% rakenduskava väljundnäitaja „toetatav sihtotstarbeline jalgrattataristu“ sihttasemest), mitmeliigilise taristu prioriteedis rajatakse vähemalt üks uus või ajakohastatud mitmeliigiline ühendus (moodustades 100% rakenduskava väljundnäitajast „uued või ajakohastatud mitmeliigilised ühendused”) ning trammiliikluse prioriteedis rajatakse *ca* 1,9 km uut trammitaristut (moodustades *ca* 63,3% rakenduskava väljundnäitaja „uute trammi- ja metrooliinide pikkus“ sihttasemest).

2. Käskkirja sisu

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

3. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele

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

Käesolev käskkiri on muuhulgas kooskõlas järgmiste (EL) määrustega:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1060, 24. juuni 2021, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ühissätete määrus);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi[7].

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

---

[5] 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 (ELT L 231, 30.6.2021, lk 159–706).

[6] Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (https://www.valitsus.ee/sites/default/files/documents/2021-11/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021%E2%80%932035.pdf).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi (ELT L 231, 30.6.2021, lk 60–93).

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

4. Käskkirja mõju

Käskkiri on vajalik rakenduskava elluviimiseks, reguleerides toetuse kasutamist jalgrattateede prioriteedis. Rakenduskava tulemuste saavutamisega 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 investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on *ca* 36,5 miljonit eurot (sh Tallinna linnal *ca* 9,45 miljonit eurot), mitmeliigilise taristu investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on 10,25 miljonit eurot (sh Tallinna linnal *ca* 9,6 miljonit eurot), trammiliikluse prioriteedi investeeringute kavadega kaetud ERF toetuse eelarve on *ca* 19,5 miljonit eurot. Meetme vabanevad vahendid on kavas ümber jagada kõigi taotlejate vahel.

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

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

5. Kaasamine

Käskkirja eelnõu on esitatud enne selle kinnitamist Tallinna Keskkonna ja Kommunaalametile ja Riigi Tugiteenuste Keskusele e-kirja teel ülevaatamiseks. Kuna üldine õigusraamistik (ühendmääruse § 48 lg 5^1) ei nõua enam investeeringute kava muutmise kooskõlastamist (v.a juhul kui pole tagatud kooskõla rakenduskavaga) korraldusasutuse ega Rahandusministeeriumiga, vaid ainult muudatusest teavitamist, siis teavitatakse nimetatud asutusi peale investeeringute kava muudatuste kinnitamist taristuministri poolt.