Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise komisjoni ja ELVL läbirääkimiste delegatsiooni transpordi ja teede töörühma KOOSOLEKU PROTOKOLL

Koosoleku koht: Ministeeriumide ühishoone, Suur-Ameerika 1, 7.märts 2023. a Ruumis Kirsipuu

Koosoleku algus kell 10.00, lõpp kell 12.00

Juhatas: Ain Tatter, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja

Protokollis: Julia Bergstein, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna teedetalituse juhataja.

Osalejad:

# ELVL delegatsiooni liikmed:

# Esimees – Andres Harjo, Tallinna Transpordiameti juhataja,

# Jaan Tarmak, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja,

# Einar Vallbaum, Viru Nigula vallavanem

# Aare Rüütel, Saaremaa Vallavolikogu liige;

# Meelis Toome, Harku Vallavalitsus, teedespetsialist

# Kert Karus, Rakvere abilinnapea,

# Meelis Kukk, Pärnu abilinnapea

# Sven Tarto, Nõo valla ehitus- ja majandusosakonna juhataja;

# Indrek Pikk, Saue valla teede spetsialist;

# Kalle Toomet – ELVL nõunik

# Rahandusministeerium:

# Kaie Küngas

# Sulev Liivik

# Koosoleku heakskiidetud päevakord:

1. Liiklusohutusprogrammi aastate 2024-2025 elluviimiskava kohalike omavalitsuste tegevuste tutvustus.

2. ELVL läbirääkimiste delegatsiooni ettepanekud Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise transpordi ja teede töörühma komisjonile.

3. Ülevaade menetluses olevast õigusloomest.

**Arutelu ja otsused:**

**1. Liiklusohutusprogrammi aastate 2024-2025 elluviimiskava kohalike omavalitsuste tegevuste tutvustus.**

Transpordiameti (TRAM) Liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe andis ülevaate liiklusohutusprogrammi aastate 2024-2025 elluviimiskava eelnõus kohalike omavalitsuste vastutusalasse jäävatest tegevustest (ettekanne lisatud).

Nelja suurema linna (Tallinn, Tartu, Narva, Pärnu) tegevused keskenduvad kõrgema riskiga teeületuskohtade ohutuse nõuetele vastavaks ehitamisele ning piirkiiruse alandamisele (soovitatavad kiirused 40 ja 30 km/h).

Lisaks on kavandatud tegevused kõigile omavalitsustele, mis puudutavad automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemide (kiiruskaamerate) kasutuselevõtmist, asumite keskuses piirkiiruste alandamist, püsikatendiga omavalitsute teede piirkiiruse alandamist kiiruseni 80 km/ ja kerg- ning siirdkatendiga teedel kiiruseni 70 km/h. Lisaks vastassuunda kaldumise vältimiseks omavalitsuste maanteedele keskpõristi kandmist, külgpõristi kasutamist kui maantee laius seda võimaldab ning ohutuse tagamiseks tähispostide paigaldamist.

Arutelu käigus peeti asjakohaseks omavalitsuste teadlikkuse tõstmist legaalmetroloogia ja mõõtetegevuse valdkonnas, et automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemide (kiiruskaamerad) kasutuselevõtu nõuded oleksid koondatud ja vajadusel lihtsasti leitavad. Kuigi Liiklusseaduse alusel juba kehtestatud paigaldamise[[1]](#footnote-1) ja mõõteprotseduurilised[[2]](#footnote-2) nõuded, on nende rakendamine ja omavalitsuse (Tallinna linna näitel) nõuetele vastavuse viimine osutunud eeldatust keerulisemaks. Transpordiameti eestvedamisel täpsustatakse probleemi olemus ning pakutakse välja võimalik lahendus.

**Otsus:**

Informatsioon võeti teadmiseks.

**2. ELVL läbirääkimiste delegatsiooni ettepanekud Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise transpordi ja teede töörühma komisjonile.**

ELVL esitas RES 2024-2027 läbirääkimiste protsessis transpordi ja teede töörühma 13. ettepanekut. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter esitas ettepanekutele MKMi poolsed seisukohad ja selgitused (seisukohtade tabel lisatud).

**Otsus:**

Informatsioon võeti teadmiseks. Osade ettepanekute puhul läbirääkimised jätkuvad.

**3. Ülevaade menetluses olevast õigusloomest.**

MKM teedetalituse juhataja Julia Bergstein andis ülevaate menetluses olevatest õigusaktidest:

* Määruse “Teede projekteerimisnormid” eelnõu menetlusel ruumiloome ekspertidega asulasiseste teede osas konsensusele ei jõutud. Seetõttu eemaldati määruse eelnõust kõik asulasiseste teede sätted ning valdkonna määrusesse lisamise otstarbekus vaadatakse uuesti üle peale uue linnatänavate standardi valmimist. Lähinädalatel esitatakse eelnõu teavituseks EL liikmesriikidele. Juhul, kui tähelepanekuid ei laeku on määruse eeldatav jõustumise aeg juuli 2023.
* 20.09.2022 teede ja transpordi töörühmas informeeris MKM, et Vabariigi Valitsus on 31. märtsi 2022. a. kabinetiarutelul teinud otsuse välja töötada õiguslikud lahendused, mille kohaselt antakse Rail Balticu raudtee ristumiskohtadesse rajatavad kohalike teede viaduktid ehituse valmimise järel üle Transpordiametile koos perioodilise remondiinvesteeringu kohustusega, jättes rutiinse (sh talvise) tee korrashoiu kohustuse viadukti ühendava tee omanikule. Rail Balticu projekti raames ehitatavad kohaliku teedevõrguga seotud juurdepääsuteed anda üle kohaliku omavalitsuse üksustele, kui neil teedel ei esine riigiteeks määramise tunnuseid.

Ehitusseadustiku muutmise seaduse eelnõu on nüüdseks väljatöötatud ning kahe nädala jooksul (võib viibida seoses valitsuse vahetusega) edastatakse eelnõu eelnõude infosüsteemi kooskõlastusringile asjaomaste asutustega.

Lisaks riiklikult olulise transporditaristu toimimise tagamiseks rajatud tee või selle osa omandi ja haldamise regulatsioonile täpsustatakse eelnõus termini „riigitee“ sisu, et viia see kooskõlla halduspraktikaga ning kehtestatakse riigiteeks määramise kriteeriumid

ELVL nõunik Kalle Toomet andis ülevaate Linnatänavate standardi EVS 843 hetkeseisust:

Eesmärk on kaasajastada standardit tulenevalt keskkonnakaitseliste ja teiste strateegiliste dokumentide uuendamisest, lähtudes eri liiklejagruppide ja ligipääsetavuse sh piiratud liikumisvõimega liiklejate vajadustest. Koostatud on uue standardi lähteülesanne, mis eelkõige tugineb transpordipoliitika prioriteetidest liikuvuse arendamisel ning määratledes, et uuendatud standard peab olema võimalikult kasutajasõbralik ning tagama ohutuse jalg- ja rattateede tänavaruumis.

Standardi uuendamiseks on loodud juhtkomitee, kes vastutab EVS 843 uustöötluse eest. Komitee ülesanne on enne avalikku arvamusküsitlust kinnitada kavand ning enne lõppkavandi Standardikeskusele üleandmist, see lõplikult kommitee poolt kinnitada. Standardi ülevaatamisel tuleb lähtuda eeldusest, et nii riigiteede normid kui ka kohalike teede ja tänavate standard ei erineks üksteisest oluliselt.

Kõige suurem teadmatus on hetkel uue standardi koostamise maksumus. Täpne maksumus selgub hankest. Kas hetkel kavandatud rahalistest vahenditest jätkub, selgub peale pakkumiste avamist. Vajadusel tuleb leida juurde täiendavaid rahalisi vahendeid.

Eesmärk on võetud, et standardi uuendustega saadakse valmis 2024 aastal.

**Otsus:**

Informatsioon võeti teadmiseks.

/allkirjastatud digitaalselt/

Ain Tatter

Koosoleku juhataja

Protokoll edastati osapooltele kooskõlastamiseks 17. märtsil 2023.

Protokolli kohta märkuseid ei laekunud.

# Transpordi ja teede töörühma ettepanekud

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **nr** | **Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekud ja selgitused** | **Ministeeriumi seisukoht** | **Töörühma kokkulepe, eriarvamused** |
| **Prioriteedid:** | | | |
|  | **Teede rahastamise suurendamine - 45,5 mln kohalike teede hoiu toetus + 12 mln juhtumipõhise toetuse katteks.**  Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldavate vahendite mahtu 2024. aastal vähemalt omavalitsusliitude läbirääkimiste delegatsiooni 2022.a taotluse tasemeni, st 45,5 miljoni euroni ning jätkata juhtumipõhise toetuse maksmist. Puudujääv osa 28,2 mln.  Toetus võiks olla tulubaasi osa. Arvestuslik tulumaksumäära tõus funktsiooni üleandmisel tulubaasi 0,42%, sh täiendava vajaduse katteks omavalitsustele eraldatava tulumaksumäära tõus 0,21%.  Kohalikud teed moodustavad Eesti teedest 40,6%. Kriisi-eelsel 2008. aastal eraldati kohalike teede hoiuks riigieelarvest 40 456 074 eurot, mida järgnevatel aastatel vähendati oluliselt.Viimasetel aastatel eraldatud toetuse summa 29,3 mln eurot on olnud sisuliselt alates 2013. aastast (väljaarvatud COVID meede 2020.a). Omavalitsususte läbirääkimiste delegatsioon, sh Tallinna linn Eesti Linnade ja Valdade Liidu liikmena, taotleb teehoiuks eraldatavate vahendite 2008. aasta taseme taastamist ja selle edasist suurendamist proportsionaalselt riigiteedele teehoiu­kavas kavandatud mahtude kasvule. Kriisijärgsel perioodil kuni aastani 2020 riigi poolt eraldatud vahendid teehoiu kulude katteks ei kata omavalitsuste tegelikku vajadust teehoiukulude katmiseks ja vajaliku teenustaseme täitmiseks.  2021. aastal juhtumipõhist toetust KOV-idele ei eraldatud, küll aga eraldati Vabariigi Valitsuse 15.1.2021 korraldusega nr 11 „2021. aasta riigieelarve täiendav liigendamine“ täiendavat investeeringutoetust transporti 34 779 067 eurot, sh Tallinna linnale Jõe ja Pronksi tn rekonstrueerimiseks 1 050 000 eurot. Juhtumipõhise toetuse eraldamisel edaspidi arvestada ka liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale. Arvestades Tallinna linna territooriumil kavandatavate suuremahuliste tee-ehitus töödega, nagu lennujaama laiendus, Rail Baltic ja bussiterminali ehitus, Tallinna väike ringtee (Delta ühendustee), Peterburi mnt rekonstrueerimine, suurenevad oluliselt Tallinna linna läbivad liiklusvood, mille tagajärjel on vajadus suurendada teehoiukulusid teede seisundi tagamiseks.  Tänavavalgustuse teenuse osutamine on riiklike õigusaktide alusel kohalikeleomavalitsustele pandud kohustus, mis on tee seisundinõuete täitmiseks osutatav teenus. Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määruse nr 92 „Tee seisundinõuded“ § 6 lg 1 punkt 10 kohaselt peab paigaldatud valgustus pimeda ajal põlema. Tee omanik võib valgustust vähendada või välja lülitada, kui ta on täitnud tingimused ohutuks liiklemiseks. Määrus kehtestab nõuded teede seisundile, hooldusele ja valgustamisele pannes eeltoodud kohustused tee omanikele, ehk omavalitsustele. Teel asuvate rajatiste ja tehnovõrkude seisundinõuete täitmise eest vastutab nende omanik. | Vastavalt RES 2023-2026 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot.  2022. aastal eraldati juhtumipõhist toetust 7 mln eurot.  2023. aastaks juhtumipõhist toetust riigi eelarves ette ei nähtud.  Kohalike teede hoiu rahastamise suurendamise ja juhtumispõhise toetuse eraldamise lisataotlus esitatakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 koostamise käigus kevadel 2023.  Kohalike teede hoiu rahastamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 läbirääkimiste käigus 2023. aasta septembris.  Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi. Täpne tulumaksuosa suurus selgub arvutuste tulemusel. Palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas. | Läbirääkimised jätkuvad. |
| **Täiendavad ettepanekud:** | | | |
|  | **Taastada juhtumipõhine toetus. Juhtumipõhine toetus taastada ja suurendada vastavalt inflatsioonile, seega taotlus kokku 12 mln eurot.**  Toetusfondi ja juhtumipõhiseid toetusi suurendada kõiki 2024. a vähemalt 2022. a inflatsiooni määras ja edasi samuti viimase teada oleva inflatsiooni määras. Juhtumipõhist toetust KOV-idele 2022 ei eraldatud, Juhtumipõhise toetuse eraldamisel edaspidi arvestada ka liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale. | Kohalike teede hoiu rahastamise suurendamise ja juhtumispõhise toetuse eraldamise lisataotlus esitatakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 koostamise käigus kevadel 2023.  Kohalike teede hoiu rahastamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 läbirääkimiste käigus 2023. aasta septembris. | Läbirääkimised jätkuvad. |
|  | **Kapitalimahukate elutähtsate taristurajatiste** (sillad, mitmetasandilised liiklussõlmed jne) **rajamise mudeli väljatöötamine.**  Sellised objektid vajavad keskvalitsuse (kaas)rahastust või omandisuhet nende rajamisel, rekonstrueerimisel ja haldamisel. Pole ju mõeldav, et näiteks 400 meetrist silda saab ehitada ja majandada sama rahastusega nagu 400 meetri pikkust tee- ehk tänavalõiku. | RES 2024-2027 lisataotluse koostamise raames teeme ettepaneku sildade ja viaduktide juhtumipõhiseks toetamiseks sh täiendada majandus- ja taristuministri määruse nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtteid“ toetuse andmise eesmärke sildade ja viaduktide rekonstrueerimisega. | Läbirääkimised jätkuvad.  ELVL esitada kohalike sildade ja viaduktide seisukorra analüüs ja rekonstrueerimisvajadus aastate lõikes. |
|  | **Sõidusoodustuse andmine kohaliku omavalitsuse otsustada**, ühistranspordiseaduse muudatus.  Täpsemad andmed sõidusoodustuste mahu kohta puuduvad, kuid hinnanguliselt võib see summa riigis olla ca **5** miljonit eurot.  Toetus võiks olla tulubaasi osa. Arvestuslik tulumaksumäära tõus funktsiooni üleandmisel tulubaasi +0,04%**.** | Tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lõikest 1 on iga KOVi pädevuses korraldada oma territooriumil ühistransporti, tegemist on KOV tuumikpädevusega. KOVi ülesandeid ühistranspordi kavandamisel ja korraldamise täpsustab eriseadusena ÜTS, mille § 13 on loetletud KOVI ülesanded oma haldusterritooriumil, muu hulgas kehtestab ta valla- ja linnaliinide avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifid või sõidupiletihinnad. Seega põhjendatud on, et KOV ise kehtestab ka sõidusoodustused enda territooriumil korraldatavatel liinidel. ÜTS § 13 lõike 1 punkti 10 kohaselt hüvitab omavalitsusorgan tema kehtestatud sõidusoodustused. Eelnõuga tehtava muudatuse tulemusena nähaksegi ette, et tegemist on täielikult KOV pädevuses oleva küsimusega, mille üle otsustatakse ühistranspordi korraldamise ülesande täitmise raames ja arvestades KOVi eelarvevahendeid. Kommertsliiniveol, millel puhul liiniloa andjaks on valla- või linnavalitsus või tema volitatud valla või linna ametiasutus või piirkondlik ühistranspordikeskus, võib vedajale panna avaliku teenindamise kohustuse valla- või linnavolikogu, kes ka otsustab hüvitamise kohustusega kaasnevad küsimused.  Arusaamatuks jääb ÜTS-i muudatusele osundav 5 milj. euro põhjendatus, kui kõnealuse ÜTS § 34 kohaste sõidusoodustuste hüvitamise kulu kommertskaugliinide vedajatele kokku on suurusjärgus 0,5 milj. eurot. | Eriarvamusel. |
|  | **Suunata ühistranspordis saadav piletitulu maakondlikele ÜTK-dele. ÜTK peab jääma võimalus saadud piletitulu kasutamiseks kohapeal.**  **Kogu piletitulu 5 mln eurot. (võimalik 26 mln eurot) aastas**  Riigipoolne ebavõrdne kohtlemine oleks ületatav, kui riigieelarvest rahastatakse avalikku liinivedu kõigis Eesti maakondades samadel alustel. Juhul, kui mõnes maakonnas otsustatakse vastava ühistranspordikeskuste liikmete poolt kehtestada tasuline bussisõit, tuleks näha ette laekuva piletitulu kasutamise võimalus, täiendavalt riigi poolt makstavale toetusele, selles maakonnas avaliku bussiveoteenuse ja taristu arendamiseks. | Ühistranspordist saadav piletitulu on ettenähtud halduslepinguga määratletud kohustuste, sh riigile hankelepingutega võetud kohustuste täitmiseks. ÜTK-de lisavajaduste kohta tuleb TRAM-le esitada motiveeritud taotlus, mida menetletakse RES-i protsessi raames. Ei toeta ettepanekut. | Eriarvamusel. |
|  | **Millised on riigi lahendused olukorras kui ühistranspordi kasutajate osakaal tõuseb. Kas ühistranspordi katteallikad selleks väljakutseks on piisavad?** | Kehtivas RES-s maakondliku bussiühistranspordi korraldamiseks ettenähtud vahendid on ebapiisavad arvestades eelkõige hankelepingutega riigile juba võetud kohustusi. Uus Vabariigi Valitsus ja Riigikogu otsustavad nii katteallikate kui vajadusel ka vastavalt ühistransporditeenuse osutamise korralduspõhimõtete muudatuste üle. | Infopunkt |
|  | **Nõudepõhine transport ja selle rakendamisega seonduv.**  Millised tegevused on nõudepõhise transpordi rakendamisega töös ja mis on suuremad kitsaskohad? | Nõudepõhist ühistransporti hakatakse esmalt katsetama Saaremaal, mille kohta on Transpordiamet koostöös kohaliku omavalitsusega välja töötanud esialgsed nõudepõhiste- ja põhiliinide koostoime põhimõtted, mida oleks võimalik hakata ellu viima 2023. aasta teisest poolaastast. Teiste maakondade liinivõrgu võimaliku ülesehituse kohta on tehtud esialgsed liinivõrkude modelleerimised ja sõltuvalt Saaremaa nõudepõhise ühistranspordi käivitamise tulemustest ning kogemustest saaks sama põhimõttega ühistransporditeenust laiendada üle-eestiliselt.  Kiire ja laialdane üleminek nõudepõhisele ühistranspordile pole üleriigiliselt aga võimalik, sest reisijateveoks on sõlmitud kümneid, erineva kestvusega avaliku teenindamise lepinguid. Lisaks on vedajad võtnud pikaajalisi rahalisi kohustusi ehk soetanud veeremi, mis on mõeldud praeguse liinivõrgu teenindamiseks. Katseprojekti rakendamine Saaremaal eeldab esialgsetel hinnangutel lisaks senisele riigieelarvelisele toetusele liinivõrgu toimimiseks veel täiendavalt ca 100 000 eurot aastas.  Kitsaskohad selguvad projekti rakendamise käigus. | Kokkulepe. |
|  | **Vabariigi Valitsuse 10.12.2020 korraldusega nr 439 kinnitatud „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ meetme „Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine“**  **Fiskaalne mõju: 3 mln eurot aastas**  Tänane meetme eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine katmata KOV teedevõrku, millel puudub seos riigiteedega. Samas peaks olema meede kavandatud ka kohalikule teedevõrgule, kui sellega luuakse juurdepääs üleriiklikele transpordiühendustele (linnades maakonnaliinide või kaugliinide peatuste väljaehitamine, rongipeatuste integreerimine linna transpordivõrku, pargi ja reisi parklate väljaehitamine riigimaanteede jätkuna jne). | Perioodi 2021-2027 ERF vahendeid on antud teema katmiseks broneeritud summas 96 Meuri. See jaguneb omakorda kolmeks suuremaks blokiks:  1)40 Meurot trammiteede arendamiseks Tallinnas  2)36 Meurot Tallinnas, Tartus ja Pärnus rattateede arendamiseks  3)4 Meurot Tallinna, Tartu ja Pärnu linnaümbrustes kergliikluse/rattateede arendamiseks  4)16 Meurot Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondades erinevate ühitranspordi sõlmede ja rattatunnelite arendamiseks  Kõikidele summadele lisandub KOV omapanus vähemalt 30%.  Antud rahastuse mõte on toetada suurima mõjuga piirkondades (suurtes linnades, kus CO2 vähendamise potentsiaal suurim) roheliste liikumisviiside eelisarendust. Arendada välja linnades rattateede võrgustikud ohutuks liiklemiseks.  40 Mln Trammiteede ja 36 Mln Rattateede määrus plaanis kehtestada I PA 2023.  Eelmisel aasta alguses oli avatud RRFi taotlusvoor, mille raames eraldati 5m€ jalgratta- või jalgteede investeeringuteks väljaspool Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondi https://rtk.ee/kohaliku-omavalitsuse-investeeringud-jalgratta-voi-jalgteedesse-rrf . Analoogseteks investeeringuteks on edaspidi veel jagamisel 20m€ Ühtekuuluvusfondi toetusi. Selle meetme tingimusi hetkel veel valmistatakse ette, aga põhimõtteliselt on tegemist samasuguse meetmega, mille raames korraldame ilmselt 2 taotlusvooru (ühe selle aasta lõpus ja teise järgmisel aastal).  Lisaks on perioodi 2021-2027 ERF meetme „Ida-Viru linnapiirkondade arendamine“ raames (kogumaht 23,5m€) Ida-Viru linnapiirkondadel võimalik saada toetust säästva liikuvuse taristu arendamiseks, juhul kui need tegevused on linnapiirkonna tegevuskavas nende endi poolt prioriteetseks määratud. Tegevuskavade koostamise soovib RM käivitada lähiajal. | Kokkulepe. |
|  | **Täiendada liiklusseadust lahendamaks invakaartide väärkasutamisega kaasnevaid probleeme.**  Aasta taguse info kohaselt: Asjaomased muudatused on planeeritud liiklus­seaduse ja sellega seonduvate seaduste muudatuspaketis, optimistliku stsenaariumi põhjal loodame, et jõuame selle ära menetleda 2022. aasta sügiseks. Kahjuks ei ole menetlusprotsess kuhugile jõudnud. | Asjaomased muudatused on planeeritud liiklusseaduse ja sellega seonduvate seaduste muudatuspaketis, loodame, et jõuame selle ära menetleda 2023. aasta sügiseks. | Kokkulepe. |
|  | **Täiendada liiklusseaduse § 21 lg 4 punktiga 9, millega keelatakse parkida avalikul teel sõidukeid, millel ei ole üle 6 kuu kehtivat tehno­ülevaatust, liikluskindlustust, sõiduk on ajutiselt liiklusregistrist kustutatud või mis on keskkonnaohtlikud.**  Hetkel kehtiv liiklusseadus sõidukite hoiustamist avalikel teedel ei reguleeri, vaid sätestab piirangud sõiduki parkimiseks ja näeb ette alused, sh kohalikule omavalitsusele sõidukite teisaldamiseks. Sõiduki parkimis- ja peatumiskeelud peaksid välistama võimaluse sõidukite hoidmiseks kohtades, kus see on keelatud, kuid tänasel päeval sellest ei piisa. | Siin ei ole kahjuks ühte lihtsat lahendust. St ainult selle üle 6 kuu tehnoülevaatuse puudumisega kahjuks asja ära ei lahenda, sest tahes tahtmata tekivad taoliste sõidukite puhul omandi küsimused ja enne teisaldamist on alati vaja läbida etapp, kus peab üritama selgeks teha, kes on sõiduki omanik. Küll aga on MKM-l plaanis olukorda abistav muudatus LS-s.  See tähendab siis, et LS § 92 lõiget 2 täiendatakse punktiga 9, millega lisatakse täiendav teisaldamise alus, mille kohaselt on võimalik teisaldada valvega hoiukohta kohaliku omavalituse avalikult parkimisalalt sõidukit, mille registrikanne on peatatud.  Vastavalt LS § 77 lõikele 83 peatub sõiduki registrikanne, kui viimasest tehnonõuetele vastavuse kontrolli kehtivuse lõppemisest ja sõiduki suhtes sõlmitud viimasest kindlustuslepingu poliisi kehtivusest on möödunud kaks aastat. Seega peatatud registrikandega sõiduki korral on tegemist sõidukiga, mis liikluses ei osale. Ehk et see võiks siis natuke abiks olla määratlemaks, et mis on nö romusõiduk ja mis mitte.  ELVL ettepanek, et see tähtaeg võiks olla 6 kuud, ei ole meie hinnangul asjakohane. Nii lühikese tähtaja jooksul tehnoülevaatuse, liikluskindlustuse või registreeringu puudumine ei pruugi olla aga alati otseses põhjuslikus seoses sellega, et tegu on nö mahajäetud sõidukiga. Võivad esineda elulised asjaolud, miks isikul ei ole üle 6 kuu ülevaatust, nt kas ollakse pikalt haige või viibitakse teises riigis vmt asjaolud. Rohkem kui 6-kuud ülevaatuse puudumist ei tähenda automaatselt, et tegu oleks nö romusõidukiga.  Näiteks on LS kohaselt võimalik täna teatud juhtudel erandkorras osaleda liikluses ka tehnoülevaatuseta sõidukiga ning liikluskindlustuse seaduse kohaselt ei nõuta liikluskindlustust lepingu lõppemisest 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sellel ajavahemikul ei osaleta sõidukiga liikluses. Pärast 12-kuulist perioodi rakendub sõiduki suhtes automaatne liikluskindlustus, mille korral teavitab Liikluskindlustuse Fond kindlustuskohustusega isikut kohustusest sõiduk kindlustada. Kui sõiduki omanik kindlustuskohustust ei täida, esitab Liikluskindlustuse Fond talle automaatse kindlustuse kindlustusmakse arveid ajani, mil isik täidab kindlustamise kohustuse, kustutab sõiduki registrist või sõiduki registrikanne peatub.  Kehtiva liiklusseaduse § 77 lõiked 81 ja 82 näevad sisuliselt kasutusest maha võetud sõidukite suhtes meetmena ette sõiduki registrikande peatamise. Nimelt peatab nende sätete kohaselt TRAM sõiduki registrikande, kui sõidukil ei ole olnud kaks aastat kehtivat tehnoülevaatust ja liikluskindlustuslepingut. Seega on LS-s juba sätestatud tingimused, millal eeldatakse, et tegu ei ole niiöelda kasutuses sõidukiga ning sellise sõiduki registrikanne peatatakse.  Eelnevat arvestades ongi meie hinnangul asjakohane anda KOV-le sõiduki teisaldamise õigus juhul, kui tegu on sõidukiga, mille registrikanne on peatatud.  Seega saab kokkuvõtvalt öelda, et koos lisanduva meetmega on võimalik romu- või mahajäetud sõidukite probleemi lahendamiseks kasutada vähemalt järgmisi meetmeid:  1. kui tegu on ilmselgelt romusõidukiga, siis on kohalikul omavalitsusel võimalus kasutada omavalitsusüksuse heakorraeeskirjas sätestatud nõudeid romusõidukite parkimisele (täna juba praktikas nt Tallinnas toimiv);  2. ajutiste liikluskorraldusvahendite kasutamine teehooldustööde korral, mille eiramisel on võimalik kehtiva liiklusseaduse alusel pargitud sõidukeid teisaldada;  3. mahajäetud sõiduki kui peremehetu vara hõivamine kohaliku omavalitsuse üksuse poolt kooskõlas asjaõigusseadusega, see tähendab, et kui sõiduki omanik on valduse lõpetanud omandist loobumise tahtega, ehk näiteks kui sõiduk on selgelt maha jäetud ja selle omanik ei ole teada, kindlakstehtav ega leitav ka pärast vastavate teadete avaldamist;  4. liiklusseadusesse lisatav sõiduki teisaldamise täiendav alus, kui tegu on sõidukiga, mille registrikanne on TRAM poolt peatatud. | Osaliselt eriarvamusel. |
|  | **Täiendada liiklusseadust suurendades omavalitsuste pädevust, et oleks võimalik teostada liiklusjärelvalvet.**  Liiklusseadus (edaspidi: LS) § 193 lg 1 sätestab, et liiklusjärelevalvet teostavad politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud pädevuse piires ning valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil, kuid seaduseandja ei ole arvestanud, et peatumisnõude rikkumine kvalifitseerub LS § 242 (muu rikkumine) alla ning omavalitsusel selles osas menetluspädevus puudub. Teeme ettepaneku täiendada liiklusseaduses omavalitsuse pädevust selliselt, et oleks võimalik teostada liiklusjärelevalvet keelumärkide nõuete: sissesõidukeeld, kõnniteel sõitmise osas ning ühissõidukiraja lubamatu kasutamise puhul (LS § 37 lg 1 keeld), et mõjutada liiklusrikkujaid läbi hoiatustrahvide LS § 242 (muu rikkumine) järgi õiguskuulekamalt käituma.  Eelpool nimetatud muudatuste tegemisel on vaja täiendada rikkumiste loetelu LS § 193 ning lisada pädevus sissesõidukeelu, kõnniteel sõitmise ning ühissõidukiraja lubamatu kasutamise menetlemise osas ning LS § 262, mis sätestab hoiatustrahvi määrad ning liiklusrikkumiste loetelu, mille puhul on võimalik rakendada kirjalikku hoiatamismenetlust. | Peatumise üle järelevalve tegemise õiguse andmine on LS muutmise paketis sees. Oleme nõus kaaluma ka keelumärkide nõuete üle JV teostamise õiguse andmist.  Ühissõidukiraja lubamatu kasutamise järelevalve teostamise osas on arutatud ka automaatkontrolli õiguse andmist KOV üksustele. Siin on aga oluline see, et omavalitsusüksustelt tuleks ka omapoolne teostatavusanalüüs, st et milline on see tasuvus praeguse 20-eurose hoiatustrahvi (või mis oleks optimaalne trahvisumma?) ja kaamerate maksumuse puhul ja kui palju siis neid kaameraid ja kuhu üldse plaan lisada oleks. | Kokkulepe. |
|  | **Tõukerataste regulatsioon. Milliseid muudatusi on ees oodata.** | MKM-s on ettevalmistamisel kergliikureid puudutav eelnõu, mille saadame lähiajal ka uuesti kooskõlastusringile.  Eelnõu peamine eesmärk on kergliikurite kasutamise turvalisuse ja liiklejate ohutuse huvides leida lahendusi tõusetunud probleemidele, et vähendada õnnetusi ja alkoholi mõju all juhtimist ning parandada kergliikurite parkimiskorda ja -praktikat. Eelnõu laiem eesmärk on hoida kergliikurite kasutamine turvaline ja tagada kõigi liiklejate ohutus.  Kuivõrd kergliikur hõlmab erinevaid, ühe inimese vedamiseks ette nähtud elektri jõul liikuvaid sõidukeid, näiteks elektrilised tõukerattad, elektrirulad, tasakaaluliikurid ja muud taolised istekohata sõidukid, siis on eelnõu eesmärk leida tasakaalustatud nõuded selliste väga erineva tehnilise konstruktsiooniga sõidukite kasutamiseks ja nendega liiklemiseks teiste sõidukite ja jalakäijatega jagatud keskkonnas. Seonduvalt vaadatakse üle ka regulatsiooni kohaldamine sarnastele sõidukitele, nagu jalgratas ja pisimopeed.  Eelnõus reguleeritakse peamiselt järgmised teemad:  1) kergliikuri kiirus,  2) kergliikuri parkimise nõuded ja  3) kergliikurijuhi joove.  Eelnõuga antakse kohaliku omavalitsuse (edaspidi KOV) üksusele õigus kehtestada majandustegevuse nõuded kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile või üürile andmisele. Täpsemalt antakse KOV-i üksustele õigus kehtestada rendile või üürile antavatele eelnimetatud sõidukitele tehnilise funktsionaalsuse nõude kaudu geograafilisi ja ajalisi sõidukiiruse piiranguid ning parkimispiiranguid.  Eelnõuga muudetakse kergliikurite parkimise reegleid täpsemaks. Eelnõuga sätestatakse kergliikurite parkimisviis, st et kergliikur tuleb parkida eemale sõiduteeäärest ja rööpselt jalgtee, kõnnitee või jalgratta- ja jalgteeäärega ning asjaomase kergliiklustee äärest takistuse puudumisel mitte kaugemal kui 0,2 meetrit. Ka edaspidi jääb kehtima 1,5-meetrise läbipääsuala nõue ehk asjaomase tee ääres parkides tuleb jätta teistele liiklejatele vabaks vähemalt 1,5 meetri laiune teeosa. Eelnõuga täpsustatakse ka seni mitmetitõlgendatavaid reegleid kergliikuri parkimise kohta jalgratta- ja jalgteel.  Liiklusohutuse tagamiseks ja järelevalve efektiivsemaks tegemiseks kehtestatakse kergliikurijuhile, jalgratturile ja pisimopeedijuhile alkoholi maksimaalne lubatud piirmäär. Kehtiva seaduse kohaselt on juba keelatud kergliikuriga joobeseisundis sõitmine, kuid joobeseisundi puhul peab politsei korrakaitseseaduse (edaspidi KorS) kohaselt lisaks tuvastama väliselt tajutava häirituse või muutuse isiku kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Samuti kehtestatakse suurem trahvimäär joobeseisundis sõitmise eest. | Kokkulepe. |
|  | **Viia läbi ehitisregistri (EHR) täiustamine hõlbustamaks suuremahuliste projektdokumentatsioonide menetlust.**  EHR-i on vaja täiustada hõlbustamaks suuremahuliste projektdokumentatsioonide menetlust, sh:  1) arendada välja EHRis eskiiside, muudatusprojektide ja riikliku järelevalve menetluste osa;  2) oluliselt tõhustada/ kiirendada käivitunud EHRi lubade menetlemise rakenduse töökindlamaks ja kasutajasõbralikumaks muutmist.  Ehitusseadustiku kehtestamisega on likvideeritud ühtne teede regulatsioon, kohustused, vastutused ning piirangud, millel on oluline roll avalikus õiguses. Seetõttu vajab täpsustamist teerajatiste osas nii ehitus- kui ka kasutuslubade väljastamise kohustuslikkus. Tänavate ja teede osas on linn huvitatud eelkõige linnale ületulevate teede ja tänavate, sh tänavavalgustus ja sademeveekanalisatsioon, ehitusprojektidele EHR-is ehitus- ja kasutuslubade menetlemisest. EHR-i kaudu ei saa enam menetleda kasutusteatisi. Ehitusseadustiku alusel asutatud EHRi kasutamisel on praktikas ilmnenud mitmed kitsaskohad, mida oleks vaja üle vaadata/kohendada. EHR ei vasta suuremahuliste ehitusprojektide menetlusnõuete vajadustele, mistõttu on projektide menetlemine oluliselt viibinud. Probleeme valmistab suurte andme-mahtude üleslaadimine. Vajadus on EHR-is jagada ametite siseselt ülesandeid. Korduv ülevaatusel oleva projekti pikendamise tähtaeg ei vasta reaalsusele. Õigusaktid näevad ette riikliku järelevalve andmete olemasolu EHRis, kuid täna seda võimalust ei ole. Ehitusseadustiku alusel teevad järelevalvet nii KOVid kui ka mitmed riigiasutused, kuid info objekti teise asutuse järelevalves oleku kohta puudub. EHRi töökindluse ja kasutajasõbralikkuse (õigemini nende puudumise) taga seisab hetkel suur hulk tööjõudlust.  Ehitisregistri digikeskkonna arendus on vajalik selliselt, et igapäevased registri kasutajad saavad järjepidevalt tööülesandeid täita ilma vajaduseta register vahepeal sulgeda ja lisa käsitööd teha. Samuti peaks olema tagatud Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile võimalus oma nime alt projekteerimistingimuste taotluste menetluse korraldamiseks ja väljastamiseks.  Ruumilise planeerimise digipöörde raames on töös 3 peamist tegevussuunda, millest kõik on abiks ka KOVidele.  - planeeringute keskse andmekogu PLANK loomine, 01.11.22 alates tuleb sinna esitada kõik kehtivad planeeringud, mis tähendab, et mõne aja pärast on planeeringute andmed keskselt ka loamenetluste aluseks vm kättesaadavad. KOVid ei pea omama dubleerivaid süsteeme;  - 2022-23 minnakse RRF rahastuse toel RaM MKM  koostöös appi ca 10-12 digiarenduste osas kehvemas seisus olevale KOVile, eesmärgiga tagada seal kehtivate planeeringute kandmine PLANKi;  - eelanalüüsi faasis on planeeringute menetluse süsteemi loomiseks IT arendusega alustamine 2023, kui leitakse rahastus. See aitab KOVidel tulevikus hoida kokku ressursse ning tagada efektiivsemad, läbipaistvamad menetlused. | EHRi menetluskeskkonna uuel arhitektuuril baseeruva lahenduse kasutajamugavuse ja töökindluse parandamise projektid on MKMil kavas käesoleva aasta I poolaastal. Selle alla käib ka suuremahuliste projektide ja joonrajatiste käsitlemise võimekuse tõstmine (eelmise arhitektuuri puhul oli see võimatu).  Järelevalvemenetluse väljaarendamine on plaanis käesoleva aasta II poolaastal.  Eskiisi menetlust ja muudatusprojekti ei näe ehitusseadustik ette. Nende instrumentide lisamise soovi korral soovitame teha ettepanekud ehitusseadustiku muutmiseks.  Tänavate ja teede menetluste parem sidumine EHRi protsessidega käib koostöös Transpordiametiga. Esimese projektina käivitub teede mahasõitude menetlus. | Kokkulepe. |

1. Nõuded valla- või linnavalitsuse osalemisele ning nõuded valla- või linnavalitsuse automaatse liiklusjärelevalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele kehtestab [Vabariigi Valitsus](https://www.riigiteataja.ee/akt/dyn=120062022070&id=109042022001) määrusega. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele kehtestab [Vabariigi Valitsus](https://www.riigiteataja.ee/akt/dyn=120062022070&id=122042015035) määrusega. [↑](#footnote-ref-2)