



KÄSKKIRI

Programmi „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2022–2025“ kinnitamine

Riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 alusel ning kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a [määrusega](#) nr 117 „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“:

1. kinnitan programmi „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2022–2025“ (lisatud);
2. tunnistan kehtetuks majandus- ja taristuministri 29.01.2021 käskkirja nr 14 „Programmi „Transpordi programm aastateks 2021–2024“ kinnitamine“.

(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2022–2025

Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Programmi nimi	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Programmi periood	2022–2025
Peavastutaja (ministeerium)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) ja Transpordiamet (TA)
Koostamisaasta	2021

Sisukord

Sissejuhatus	5
1. Programmi juhtimiskorraldus	8
2. Programm: Transpordi konkurentsivõime ja liikuvus.....	11
2.1. Programmi eesmärk.....	11
2.2. Transpordi tulemusvaldkonna ja programmi üldised mõjumõõdikud	11
2.3. Programmi eelarve.....	14
3. Hetkeolukorra lühianalüüs.....	14
3.1. Taristu konkurentsivõime ja ohutus	14
3.1.1. Raudteetaristu	15
3.1.2. Veeteede taristu.....	16
3.1.3. Lennujaamad ja lennundussektor.....	17
3.1.4. Riigiteede taristu.....	19
3.1.5. Jalgratta- ja (trammi-) ühistransporditaristu Tallinnas, Tartus ja Pärnus	21
3.2. Liikuvus.....	22
3.2.1. Üleriigiline ühistransport	22
4. Meede 1: Transpordi konkurentsivõime	26
Meetme eesmärk.....	26
Meetme mõõdikud.....	27
Tähtsamad projektid/ tegevused	28
4.1 Programmitegevus 1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	28
4.1.1 Eesmärk	28
4.1.2 Mõõdikud	30
4.1.3. Teenused	31
4.2 Programmitegevus 2: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	32
4.2.1 Eesmärk	32
4.2.2 Mõõdikud	33
4.2.3. Teenused	34
4.3. Programmitegevus 3: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	34
4.3.1. Eesmärk	34
4.3.2. Mõõdikud	36
4.3.3. Teenused	37
4.4. Programmitegevus 4: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	37
4.4.1. Eesmärk	37
4.4.2. Mõõdikud	38
4.4.3. Teenused	39
4.5. Programmitegevus 5: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	40
4.5.1. Eesmärk	40
4.5.2. Mõõdikud	41
4.5.3. Teenused	42
4.6. Programmitegevus 6: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem.....	42

4.6.1. Eesmärk	42
4.6.2. Mõõdikud	43
4.5.3. Teenused	44
5. Meede 2: Liikuvus	45
Meetme eesmärk	46
Meetme mõõdikud	46
5.1. Programmitegevus 1: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine	47
5.1.1. Eesmärk	47
5.1.2. Mõõdikud	48
5.1.3. Teenused	49
6. Programmi lisa	50

Sissejuhatus

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm (edaspidi programm) on Vabariigi Valitsuse korraldusega nr kinnitatud¹ „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035”² (edaspidi TLAK) eesmärgi: „Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega” elluviimiseks.

TLAK-i efektiivsemaks elluviimiseks on koostatud üks, kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimise ülene programm. Programm on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmipõhiseks eelarvestamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis (edaspidi ka MKM). Programm lähtub TLAK-is toodud eesmärkidest.

Programmi rakendamine peab tagama TLAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrategiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027 (OP) ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TLAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiate ja arengukavadega.

Transpordipoliitika tegeleb peamiselt taristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeringute suunamisega. Sealjuures ei ole transport eraldiseisev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt ettevõtluse, toimimist. Samuti on transpordil tugev ühisosa ka keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordivaldkonna kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest.

Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

Olulised tegevused 2022–2025 eesmärkide täitmiseks

Raudteede konkurentsivõime edendamiseks

- Käimas on Rail Balticu projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 miljonit eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 miljonit eurot), sealhulgas:
 - Taaste- ja vastupidavusrahastu (RRF) kaasabil ehitatakse hiljemalt 2026. aasta 31.augustiks Rail Baltic projektiga koostoimes välja Ülemiste ühisterminal eeldatavas toetuse mahus 31,05 miljonit eurot;
 - Struktuurifondide (SF) 2021–2027 perioodil ehitatakse välja Rail Balticu kohalikud peatused, Pärnu reisiterminal ning viaduktid eeldatavas Ühtekuuluvusfondi (ÜF) toetuse mahus 55,28 miljonit eurot;
- Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba”, aastatel 2022–2023 summas 7,7 miljonit eurot;
- AS Eesti Raudtee alustab ehitustöödega, et rajada Pääsküla–Keila II peatee, Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteedi tõstmiseks (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipp tundidel). Samuti teostatakse Balti Jaama laiendus ning 4. peatee ehitus Paldiski maantee ja Endla tänava vahelisel lõigul aastatel 2022–2023 summas 9,8 miljonit eurot;

¹ Programmi tekst saab vajalikud rekvisiidid peale arengukava kinnitamist. Programmi eelnõud ja arengukava koostatakse paralleelselt.

² <http://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/39d66adc-4c93-4a01-beea-9ca2f8d7bb1c#d9v9d3hH>

- AS Eesti Raudtee projekteerib ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal aastatel 2022–2024 summas 278,78 miljonit eurot, millest kavandatakse ÜF vahendid ca 200,7 miljonit eurot ning riikliku kaasfinantseerimise osa ca 78 miljonit eurot. Tapa-Narva ja Tallinn-Tartu suunal 2022. aastal summas 5,1 miljonit eurot;
- Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp aastatel 2022–2023 summas 12,49 miljonit eurot, 2022. aastal summas 6 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid raudtee õgvendamisega Tallinn-Tartu ja Tapa-Narva liinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h (Viljandi-suunas 120 km/h) eeldatavas ÜF toetuse mahus 70,55 miljonit eurot;
- RRF kaasabil ehitatakse hiljemalt 2024. aasta lõpuks Rohuküla raudtee lõikudel Turba-Ellamaa ja Ellamaa-Risti eeldatavas toetuse mahus 34 miljonit eurot;
- Kavandamisel on vahendid ÜF-st toetamaks Tallinn-Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamist ja Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimist summas 15,51 miljonit eurot;

Sadamate ja veeteede taristul ning merenduse konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub SF 2014–2020 perioodi raames avaliku liiniveo teenindamiseks riigi sadamate rekonstrueerimine, aastatel 2022–2023 summas 0,7 mln eurot;
- Talvise navigatsiooni tagamine, 2022. aasta baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot;
- Rukki kanali süvendamine, 2022. aastal 0,3 mln eurot ja 2024. aastal 0,3 miljonit eurot;
- Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine 2022. aastal summas 0,21 miljonit eurot;
- Rohuküla sadamas Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistuse kai rekonstrueerimine 2022–2024 summas 3,1 mln eurot;
- SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatisi ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF toetuse mahus 9,5 miljonit eurot;
- Säästva transpordi projekt (elektrilise parvlaeva soetamiseks), Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames eeldatavas mahus 40 miljonit eurot, millest 2023. aastal CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,503 miljonit eurot;

Õhuteede konkurentsivõime edendamiseks

- 2023. aastal lõpeb AS-i Tallinna Lennujaam ÜF projekt, mille eesmärk on suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust. Projekti eelarve aastatel 2022–2023 summas 8 mln eurot, sh 2022.a summas 4 mln eurot;
- Jätkub toetuse maksmine AS-ile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,7 mln eurot aastas;
- Jätkub sihtotstarbeline toetus AS-ile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 mln eurot aastas;
- Alustatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-Space) ettevalmistavate tegevustega eesmärgiga, et see valmiks aastaks 2022 ning et see oleks valmis maailma juhtivatele teenuse pakkujatele aastaks 2023;

Maanteede taristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub Riigimaanteede teehoiukava elluviimine, milles tähtsamad ehitusobjektid on Tallinna–Tartu maanteel Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 tee ja Riia ristmiku ning Tallinna ringteel Kanama–Valingu 2+2 tee ehitus kogusummas 58,3 mln eurot;
- Pärnu-Ikla maanteel jätkub 2022–2023 Pärnu-Uulu 2+2 tee ehitus, 2022–2023 ehitatakse Sauga-Pärnu 2+2 tee ehitus kogusummas 56,7 mln eurot;
- Koostöös Kaitseministeeriumiga programmi EL Military Mobility vahendite eraldamisel alustatakse Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitust 2024. aastal;
- Jätkatakse riigi kruusateedele mustkatte ehitamist kogusummas 19,4 miljonit eurot;
- Jätkatakse järgnevate aastate taristuinvesteeringute projektide ettevalmistamist (sh projekteerimine, keskkonnamõju hindamine, maade omandamine jne) kogusummas 18,4 mln eurot;
- Toetusfondist eraldatakse KOV-idele valemipõhist toetust teede korrashoiuks 29,3 miljonit eurot aastas;
- Juhtumipõhist teede hoidu toetatakse 7 mln euro ulatuses;
- ÜF toetus Narva linnale (jätkatakse Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn.) transiitree rekonstrueerimisega, aastal 2022 summas 4,7 miljonit eurot;

Tunnel

- Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega jätkamine;

Ohutus

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks üle 40 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 330 inimese aastas 2023–2025 aastate keskmisena;

Inimeste ja kaupade liikuvuses ja taristu konkurentsivõime tagamises

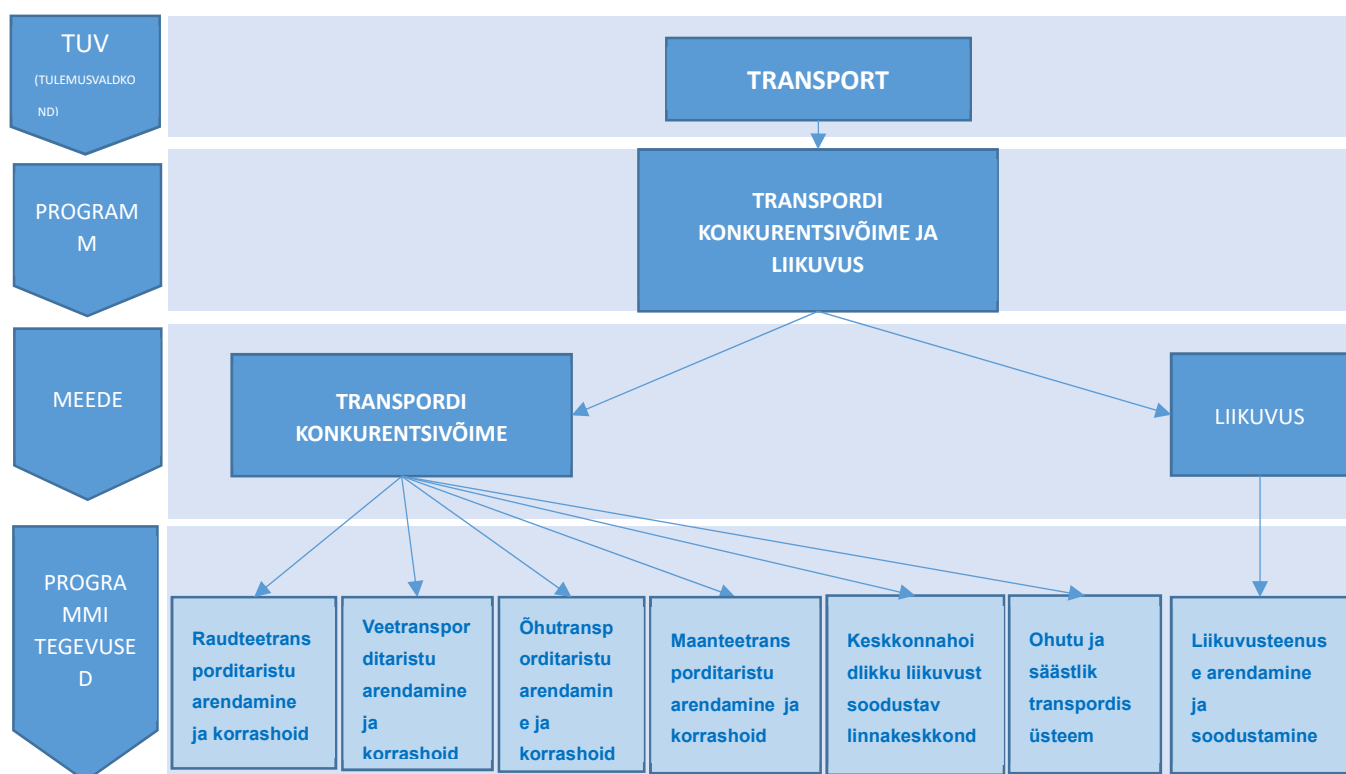
Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus aastatel 2022–2025 kogusummas ligikaudu 438 miljonit eurot;

- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse uusi või uuendatakse mitmeliigilisi ühistranspordi sõlmpunkte suuremates linnapiirkondades (Tallinn, Tartu, Pärnu), eeldatavas Euroopa Regionaalarengufondi (ERF) toetuse mahus 16 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse Tallinnasse uut trammitaristut eeldatavas ERF toetuse mahus 40 miljonit eurot;
- RRF kaasabil rajatakse hiljemalt 2026. aasta 31.augustiks Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 26 miljonit eurot;
- Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 miljonit eurot, täiendavat veeremit on võimalik soetada kasutades lepingu optiooni kuni 10 rongi ostmiseks (vajadusega summas 90 miljonit eurot, taotlemisel Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames);
- Säästva linnalise transpordi (bussid, trammid) soetuse toetamiseks Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames (taotlemisel) eeldatavas summas 15 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse uut või uuendatakse sihtotstarbelist jalgrattataristut Eesti suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu) eeldatavas ERF toetuse mahus 40 miljonit eurot;
- Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist;
- Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega;

- Luuakse teenusmudel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamine).

1. Programmi juhtimiskorraldus

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid on kajastatud TLAK-is, mida viiakse ellu transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis toodud tegevuste abil. Käesolevaga käsitletakse programmi juhtimisstruktuuri.



Joonis 1: Programmi juhtimine

Programmi koostamise ja elluviimise eest vastutavad **transpordi asekantsler³** ja **meremajanduse asekantsler⁴** oma pädevuse piires.

Programmi rakendatakse läbi kahe meetme: transpordi konkurentsivõime ja liikuvus. Meetmete ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükkides 4 ja 5.

³Programmijuhi vastutus on järgmine:

-Vastutab programmi koostamise, parendamise, aruandluse korraldamise ja eesmärkide täitmise eest.

-Vastavalt TUV arengukava suundadele Valitsuse tegevuskavale ja ministri suunistele, kujundab ja täiendab programmi vahetulemused ning seab mõõdikud 4-ks aastaks.

-Vastutab RES materjalide valmimise eest oma programmi osas. RES materjalid on tulemusaruanne, programmi eelnõu, lisataotlused.

-Koostöös finantsosakonnaga ja teenuse juhtidega planeerib programmi eelarve (kululae piires) 4ks aastaks,

-Suunab teenuste efektiivsemat juhtimist koostöös asutuste ja teenuste omanikega.

-Teeb vajadusel ettepaneku muuta TUV arengukava.

- Transpordi asekantsleri vastutuspädevus on õhu- ja maismaatranspordiga seotud programmegevuste ja mõõdikute saavutamise piires.

⁴ Meremajanduse asekantsleri vastutuspädevus on programmi tegevuse „veetransporditaristu arendamine ja korrashoid“, programmegevuse „ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ mõõdiku „laevaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust“ ja programmegevuse „liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine“ mõõdiku „parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta“ piires.

Programmi jagunemine kaheks meetmeks tulenes MKM-i transpordi ja liikuvuse tulemusvaldkonna teenuste ja tegevuste kaardistusest, kus teenused jagunevad üldistatult transporditaristu arendamiseks ja konkurentsivõime suurendamiseks ning liikuvuse korraldamiseks. Programmi struktuur vastab arengukava ülesehitusele.

Transpordi konkurentsivõime meetme eesmärgiks on arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnajalajälge ning muuta taristul liikumine ohutumaks – selle tulemusena luuakse kvaliteetne, ohutu, nutikas, ligipääsetav, kestlik ja konkurentsivõimeline transporditaristu.

Liikuvuse meetme eesmärgiks on liikuvuskorralduse parem organiseerimine, sh tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise kaudu.

Programmi koostamisel osalesid Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) ja Transpordiamet (alates 01.01.2021, Maanteeamet, Lennuamet ning Veeteede Amet ühendati ühtseks ametiks, edaspidi ka TA) ning programmi eelnõu koostamisele kaasati ka valdkonna arengukava juhtkomisjon. Programmi rakendamisse on kaasatud kõik riigiettevõtted ja asutused, kes panustavad programmis kirjeldatud tegevustesse.

Programmi aluseks olevate strateegilise dokumendi koostamisel on ulatuslikult konsulteeritud partneritega nii teistest avalikest sektoritest kui ka era- ja mittetulundussektorist.

Programmi koostamisel tagatakse eesmärkide ja tegevuste kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad programmi tegevuste ja eelarve kinnitamisel, sealhulgas arvestatakse horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega (vt allolevas nimekirjas toodud arengukavadest).

Programmil on otsesed seosed keskkonna, energeetika, ettevõtluse ja innovatsiooni ning teiste tulemusvaldkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050⁵;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030⁶;
- Eesti julgeolekupoliitika alused⁷;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030⁸;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika⁹;
- Eesti 2035+ strateegia¹⁰;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030¹¹;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030¹²;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030¹³;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“¹⁴;

⁵ https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf

⁶ https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf

⁷ https://www.riigiteataja.ee/akti/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akti/320022015002>

⁹ <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

¹⁰ <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

¹¹ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf

¹² https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf

¹³ <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

¹⁴ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030¹⁵;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035¹⁶;
- Heaolu arengukava 2016–2023¹⁷;
- Eesti infoühiskonna (uuendatud) arengukava 2020¹⁸;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030¹⁹;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030²⁰;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030²¹;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“²²;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035²³;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia²⁴;
- Eesti Merestrateegia²⁵;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat²⁶;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030²⁷;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm²⁸;
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025²⁹;
- Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024³⁰
- Riigiteede teehoiukava 2020–2030³¹.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- kliima ja keskkond - eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega;
- võrdsed võimalused - aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete ja seeläbi teenuste kättesaadavuse parandamise ning ligipääsetavuse tagamise kaudu;
- infoühiskond - leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris;
- regionaalareng³² - eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada ekspordi ja investeringuid;
- riigivalitsemise areng - programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel.

Programmi täitmise (transpordi tulemusvaldkonna) tulemusaruanne³³ koostatakse korra aastas, mil

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/15/0000/1279/3848/12793882.pdf>

¹⁶ <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

¹⁷ <https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2016-2023>

¹⁸ <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/infoühiskond>

¹⁹ <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/metsandus/metsanduse-arengukava-aastateks-2021-2030>

²⁰ <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

²¹ <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

²² <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

²³ https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

²⁵ <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/merekeskkonna-kaitse/merestrateegia>

²⁶ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf

²⁷ <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/valisohukaitse/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

²⁸ https://www.ecaa.ee/sites/default/files/tabelid%2C%20raportid/riiklik_lennundusohutusprogramm_ssp.pdf

²⁹ <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

³⁰ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteeinfrastruktuuriarendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf

³¹ <https://www.mnt.ee/et/tee/teehoiukava-aastateks-2020-2030>

³² S.o piirkondade sotsiaalmajandusliku arenguseisundi ühtlasem areng, mis tugineb kõigis piirkondades inimeste põhivajaduste ja majandusliku konkurentsivõime püsivale tagatusele, piirkonnaspetsiifiliste arengueelduste paremale ärakasutamisele ning piirkondade tugevamale sidustatusele ja koostööle.

³³ Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr 112 ja 117

toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha ning aruande eelnõu esitatakse Rahandusministeeriumile (RaM) ja Riigikontrollile iga aasta **1. aprilliks**. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. **Tulemusaruande kinnitab minister**. Kinnitatud tulemusaruanne esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

2. Programm: Transpordi konkurentsivõime ja liikuvus

2.1. Programmi eesmärk

Programmi eesmärk on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale kättesaadav, ligipääsetav, mugav ja ohutu, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.

2.2. Transpordi tulemusvaldkonna ja programmi üldised mõjumõõdikud

Tabel 1: Transpordi tulemusvaldkonna (arengukava) mõjumõõdikud

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)*	Sihttase 1 (2022)	Sihttase 2 (2025)	Sihttase 3 (2030)	Sihttase 4 (2035)
Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ³⁴	↘	60	46	40	35	30
Transpordi CO ₂ e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga ³⁵	↘	2414 kt (2018)	2051 kt	2040 kt	1857 kt	1700 kt
Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) ³⁶	↗	5	N/A	75	N/A	360 laeva
Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnikilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ³⁷	↗	26%	27%	31%	36%	40%
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu ³⁸	↗	15 (2020 Covid-19 mõju) 28 (2019)	≥23	≥25	≥30	40

* Algtase tabelis on erinevatel mõõdikutel erinev tulenevalt selle kogumise meetoodikast, sagedusest ja kättesaadavusest. Algtaseme aasta on lisatud sulgudesse algtaseme väärtuse alla.

³⁴ Allikas: Transpordiamet

³⁵ Allikas: KeM, MKM

³⁶ Allikas: MKM

³⁷ Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#)

³⁸ Allikas: AS Tallinna Lennujaam

Transpordi tulemusvaldkonna mõõdikute selgitused

Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena: saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade (maanteedel) vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.

Transpordi CO₂e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga: Kasutame prognoosimiseks Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhooonegaaside (KHG) prognoose. Tegelikud numbrid võtame ametlikust KHG inventuuri aruannetest. KHG vähendamise trajektoor vastab Transpordi ja Liikuvuse arengukava 2021-2035 sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ ettepaneku³⁹ järgi tuleb vähendada ESR sektorite⁴⁰ (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks -24%, mis transpordile solidaarselt rakendudes tähendaks 2030.a. sihttasemeks 1600 kt.

Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega): Taseme saavutamiseks peab Eesti maksu-, õigus- ja sotsiaalsüsteemi keskkond olema piisavalt konkurentsivõimeline, et laevu Eesti lipu alla registreeritaks. Selleks tuleb teha regulaarseid mõjuanalüüsi meetmete tulemuslikkusest ning vajadusel korrigeerida nii sotsiaalsete tagatiste kui muude hüvede toimivust. Samuti tuleb välja arendada eri infosüsteemid, et teenus oleks kasutajale võimalikult mugav, ligipääsetav ja nutikas.

Veeteetaste süsteem peab olema rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline, diferentseeritud. Talviseks navigatsioonihooajaks peab olema tagatud nõudlusele vastav jäämurdevõimekus. Negatiivset keskkonnakoormust aitab vähendada logistikaahela digiteerimine.

Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga: Eesmärk sõltub suuresti Rail Balticu täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused modaalinihke kasvuks raudteetranspordi liigi kasuks. Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Lähtuvalt Eesti kaubavedude logistikast ning tootmisettevõtete paiknemisest on läbi riiklike meetmete täiendavalt võimalik suunata raudteele hetkel maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad, paber, vineer), teravili jm. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu-Tallinna ja Tallinn-Pärnu-lkla maantee koormust, samuti Tartu-Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maantee koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.

Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu: Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega. **Eesmärk on** tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, on strateegiliselt oluline jätkata Tallinna Lennujaam AS-i lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

³⁹ Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO₂e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

⁴⁰ ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

Tabel 2: Programmi üldised mõjumõõdikud

Mõõdik	Trend	Algtase*	Sihttas e 1 (2021)	Sihttas e 2 (2022)	Sihttas e 3 (2023)	Sihttas e 4 (2024)	Sihttas e 5 (2025)	Sihttas e 6 (2035)
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% ⁴¹	→	9,2 TWh (osakaal 3,3 %) (2019)	9,2 TWh (10%)	9,1 TWh (8,5%)	9 TWh (7,6%)	8,9 TWh (8%)	8,8 TWh (10%)	8,3 TWh (24%)
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal % ⁴² (2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%)	↗	38,7 % sh linna- piirkonda des N/A % (2019)	38,7 %	39,6 %	40,5 %	41,5 %	42,4 %	55 % (sh linna- piir- konda- des 60%)

* Algtase tabelis on erinevatel mõõdikutel erinev tulenevalt selle kogumise metoodikast, sagedusest ja kättesaadavusest. Algtaseme aasta on lisatud sulgudesse algtaseme väärtuse alla.

Programmi mõõdikute selgitused

Programmi rakendamise mõjuindikaatorid on valitud selliselt, et need aitaksid transpordi- ja liikuvuspoliitikat transpordiliikide üleselt kujundada ning seirata. Täpsemad mõõdikud on kirjeldatud meetmete ja programmi tegevuste tasandil.

Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut, nt ühistranspordi kasutust, jms) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. Seoses Euroopa Liidu kliimakokkulepetega on keskkonnahoiu mõjud olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. Taastuenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid kogueenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Kogueenergia vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (2020.a ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalnihke suunamine aktiivsetele liikumisviiside kasutuse kasvu suunas.

Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal: indikaatoriga mõõdetakse peamise liikumisviisi modaalinhet ehk saastavate liikumisviiside asendumist säästlike liikumisviisidega. Tegevust toetab Transpordiameti poolt koordineeritav ühistranspordi arenguprogramm 2021–2025, THK meede “Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu rajamine” ning TLAK juhtkomisjoni juures tööd

⁴¹ Allikad: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> ja https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK_DS-1032380_QID_-5B7FDB39_UID_-3F171EB0&layout=TIME,C.X.0;GEO.L.Y.0;NRG_BAL.L.Z.0;UNIT.L.Z.1;INDICATORS.C.Z.2;&zSelection=DS-1032380UNIT.PC:DS-1032380NRG_BAL.REN_TRA:DS-1032380INDICATORS.OBS_FLAG;&rankName1=UNIT_1_2_-1_2&rankName2=NRG-BAL_1_2_-1_2&rankName3=INDICATORS_1_2_-1_2&rankName4=TIME_1_0_0_0&rankName5=GEO_1_2_0_1&sortC=ASC_-1_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time_mode=NONE&time_mt_recent=false&lang=EN&cfo=%23%23%23%2C%23%23%23.%23%23%23

⁴² Allikas: statistikaameti tabel STT230

alustav ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse teemakomisjon. Eesmärgi aitavad täita erinevate ühistransporditeenuste integreerimine, ühistranspordi teenindustaseme tõstmine ja kättesaadavuse ning ligipääsetavuse parandamine, olulised linnaruumilised sekkumised, sh rattateede põhivõrgustiku rajamine, uute kergrööbastranspordi liinide käivitamine jmt koos ühistranspordi korraldusmuudelite tõhustamise ja ümberkorraldamisega.

2.3. Programmi eelarve

Tabel 3: Transpordi eelarve 2022–2025⁴³

Eelarve jaotus	2022	2023	2024	2025
Kulud	363 716 737	571 574 589	629 604 728	485 698 286
sh välistoetused ja kaasrahastus	122 951 502	366 324 761	369 497 629	279 317 401
investeeringud	223 246 659	165 506 608	65 240 523	45 253 023
sh välistoetused ja kaasrahastus	70 446 561	48 238 186	0	0
Mitterahalised kulud	116 806 885	110 419 217	99 771 628	93 727 130
Programmi eelarve kokku	703 770 281	847 500 415	794 616 879	624 678 439

* Programmi mõlema meetme kõigis programmi tegevustes kajastuvad muuhulgas MKMi ohutusjuurdluskeskuse⁴⁴ kulud⁴⁴

3. Hetkeolukorra lühianalüüs

Selles peatükis antakse ülevaade transpordi taristu ja liikuvuse hetkeolukorrast.

3.1. Taristu konkurentsivõime ja ohutus

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi ERTMS kasutuselevõtt ja rahastamine;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine, efektiivsem majandamine;
- 2+2 ja 2+1 põhimaanteedehitus ja rahastamine;
- arvestatava kasutusega kruusateedele katete ehitamine aastaks 2030;

⁴³ Eelarve numbrid lisatakse jooksvalt eelarve läbirääkimiste käigus, hiljemalt enne programmi kinnitamist.

⁴⁴ Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on spetsiifilist ülesannet täitev MKM struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu. Tugiteenused OJK tööks tagab MKM. OJK põhiülesandeks on lennuõnnetuse, tõsise lennuintsidendi, lennuintsidendi, laevaõnnetuse, raudteeliiklusõnnetuse ja raudteeintsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutusalaaste soovitude või ettepanekute tegemine samaste juhtumite vältimiseks tulevikus liiklusohutuse suurendamiseks. OJK-l puudub poliitikakujunduslik funktsioon. Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse printsiipi, on OJK MKM tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ja majandus- ja taristuministri ees.

- jalgrattateede põhivõrgustike arendamine ja selle toetamine suuremates linnades;
- liiklusohutuse suurendamine maismaal, õhu- ja veeteedel;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine;
- meremajanduse konkurentsivõime tõstmine.

3.1.1. Raudteetaristu

Vähese kasutatavusega liinidel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). Kaubaveoprognosisid 2022–2025 perioodiks näitavad stabiilsuse saavutamist, seevastu reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. AS-i Eesti Liinirongid andmetel kasvab EVR-i infrastruktuuril reisijatevedu keskmiselt ca 4% aastas. EVR hinnangul luuakse 2022. aastaks suuremate investimisprojektide teostamisel (Tallinn-Balti jaama laiendamine, kiiruste tõstmine Tartu ja Narva suunal, reisijate liikumisviiside ühendamine jne) potentsiaal täiendavaks reisijatevedude kasvuks.

Aastatel 2022–2025 on kõige olulisemateks projektideks turvangu- ja liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva, Tapa-Tartu-Valga-Koidula ja Tartu-Koidula raudteelõikudel, liikluskorralduse automatiseerimine, ühenduskiiruste tõstmine Tallinn-Tartu ja Tapa-Narva liinidel kurvide õgvendamisega.

Ühistranspordi konkurentsivõime ja keskkonnasõbralikkuse eesmärgi täitmiseks on vajalik ühenduskiiruste kasv Tallinna-Tartu ja Tapa-Narva liinidel kurvide õgvendamise investeeringutega ning kontaktvõrgu ehitamisega Aegviidu-Tartu, Tapa-Narva lõikudel. Oluline on alustada ka ettevalmistusi Tartu-Koidula ja Tartu-Valga liini elektrifitseerimiseks ning elektrifitseerida need lõigud aastaks 2028. Elektriraudtee arendamisega jätkata Turba-Haapsalu-Rohuküla liinil.

Edelaraudtee AS raudteeinfrastruktuuril on kehvast seisust⁴⁵ Tallinn-Väike-Liiva ja Rapla-Lelle raudteelõigud, kuhu on ettevõtja planeerinud investeerida aastatel 2021–2024. Otsustamist vajab Tallinna-Rapla läbilaskevõime suurendamise projektid, mis panustavad Rapla ja Viljandi suuna ühistranspordi kasutajate arvu kasvu. Kliimaeesmärkide täitmiseks on vajalik otsustada ka Tallinna-Viljandi liini pikaajaline strateegia (vesinik, elektrifitseerimine).

Rail Balticu maakonnaplaneeringud Harju-, Rapla- ja Pärnumaal kehtestati riigihalduse ministri otsusega 2018. aasta veebruaris, millega pandi paika raudtee 350 m laiune trassikoridor. Koos maakonnaplaneeringute protsessiga viidi läbi ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) keskkonnamõjude hindamise (KMH) täpsusastmes. Samuti valmis 2018. aasta sügisel Rail Balticu eelprojekt, mis lähtub maakonnaplaneeringust ning täpsustab konkreetseid lahendusi (raudtee, sillad, viaduktid, elektrivarustus, juurdepääsud jne). Eelprojektis projekteeriti läbi ca 70 m laiune trassikoridor, millest 30-40 m on raudtee ja seda teenindava taristu (nt hooldusteel, piirdeaed) maavajadus ja ülejäänud osa raudtee kaitsevöönd.

2020. aasta mais tühistas Riigikohus osaliselt Rail Balticu trassi Pärnu maakonnaplaneeringu trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas (kokku ca 45 km pikkune lõik) keskkonnamõjude ebapiisava hindamise tõttu. Teistes maakondades ja Pärnumaa trassi lõikudes jäid maakonnaplaneeringud kehtima. RaMi

⁴⁵ Tallinn-Väike-Liiva raudteelõigu pealisehituse materjalid pärinevad 80-ndatest. Rööpalukkudega tee on osaliselt pehmepuitliipritel, kapitaalremonti ei ole selles jaamavahe teostatud. Lõik vajab korrastamist lähiaastatel, mille käigus tuleb välja vahetada kogu ballast, asendada puitliiprid raudbetoonliipritega ja keevitada rööpad pikkrööbasteks. Tallinnas Liiva jaama piirkonnas algasid **15. veebruaril 2021** ehitustööd, mis kestavad kuni 2021. aasta oktoobri lõpuni. Tööde eesmärk on suurendada raudteeohutust piirkonnas, milleks rajatakse jalakäijate tunnel, uuendatakse liiklusjuhtimissüsteem ning jaamateed.

Rapla-Lelle jaamavahe on puitliipritel lukkudega tee, kus rööbaste olukord on üldiselt rahuldav, kuid ballast on suuremas osas risustunud ja seetõttu on ka liiprivahetuse vajadus suur. Lõik vajab lähiaastatel kogu pealisehituse vahetust.

riigihalduse minister otsustas 2020. aasta juunis maakonnaplaneeringut uuendada, see protsess on käimas, kuid võtab eeldatavalt aega 1-1,5 aastat.

2018. aasta suvel alustas Maa-amet maade omandamiseks vajalikke läbirääkimisi maaomanikega eelprojekti ja põhiprojektide alusel. Rail Balticu raudtee projekt hõlmab kokku eeldatavalt 981 kinnisasja, millest 715 on eraomandis, 82 munitsipaalomandis ja 184 riigi omandis. Täpne kinnisasjade arv selgub pärast maakonnaplaneeringu, põhiprojektide ja kohtobjektide detailplaneeringute valmimist. Tänapäevaks on omandatud ligi 20% teadaolevatest eraomandis olevatest kinnisasjadest.

Rail Balticu raames on sõlmitud projekteerimisleping raudtee põhitrassi põhiprojekti koostajatega kõigis lõikudes Eestis. Sõlmitud on lepingud Ülemiste ja Pärnu reisiterminalide projekteerimiseks ning käimas on Ülemiste ühisterminali detailplaneeringu koostamine. Samuti on projekteerimislepingud sõlmitud Muuga kaubaterminali, Ülemiste veeremidepoo projekteerimiseks. Käimas on Pärnu kaubaterminali detailplaneeringu koostamine ning Soodevahe kuivsadama ja hoolduskeskuse projekteerimine. Alustatud on kohalike peatuste kokkulepete sõlmimisega seotud omavalitsustega. Raudtee põhitrassi projekteerimistöde eeldatavad lõpptähtajad on Raplamaa lõigus detsember 2021, Harjumaal märts 2022 ning Pärnumaal kehtiva maakonnaplaneeringuga lõikudes detsember 2022 ja planeeringuga katmata lõikudes kevadel 2023.

Ehitusobjektidest on valminud Saustinõmme viadukt Tallinna ringteel. Sõlmitud on ehituslepingud Loone, Urge ja Kalevi ökoduktide ning Tagadi tee ja Künka tee viaduktide ehitamiseks. 2021. aasta lõpuks on kavas kuulutada välja ka Assaku ning Kirdalu-Kiisa viaduktide ehitushanked.

Raudteeõnnetusi toimus Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti andmetel⁴⁶ 2020. aastal kokku 9, neist 2 olid maanteeõiduki ja rongi kokkupõrked ning 7 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Positiivse poole pealt saab välja tuua, et ülesõidukohtadel 2020. aastal ühtegi inimest ei hukkunud ning vähenenud on ka otsasõidud jalakäijatele. Õnnetuste peamisteks põhjusteks olid liiklejate tähelepanematus, hiline reageerimine ning raudteel viibimine selleks mitteettenähtud kohas. Õnnetuste põhjuste analüüs näitab, et ohtlike olukordade ja traagiliste tagajärgede vältimiseks peavad ennekõike liiklejad oma liikluskäitumist parendama ning teadvustama, et raudtee on kõrgendatud riskiga piirkond. Inimvigade vähendamist tuleb tagada süsteemi muutmise ja tehnika parendamisega.

3.1.2. Veeteede taristu

Riigiäriühing AS Saarte Liinid haldab 18 parvlaevasadamat: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Roomassaare, Ringsu, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Abruca, Papissaare, Vikati, Naissaare, Laaksaare ja Piirissaare. Suuremates sadamates nimetatutest on tingimused ka kaubalaevade vastuvõtuks. Roomassaare sadam on Saaremaa suurim kaubasadam, kus on välja ehitatud kaid ka reisilaevadele, naftatankerile, kalalaevadele ja purjejahtidele.

AS-i Saarte Liinid põhiülesandeks on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine, eelkõige liinilaevaühenduste pidamise võimaluste kindlustamine mandri ja püsiasutusega saarte vahel. Enamus sadamatest asub seejuures rannikumeres ning madalad veolud, liikuvad setted ja vahelduv ilmastik loovad iga sadama asukohale oma eripära ning tehnilised nõudmised. Ohutuse tagamise seisukohalt on probleem kaitserajatiste nagu näiteks lainemurdjate või muulide ning kaldarampide osaline puudumine Rohuküla, Sviby, Ringsu, Kihnu ja Vikati sadamates. Muus osas on sadamate hetkeolukord hea, välja arvatud lõpetamata tööd programmiperioodi 2014–2020 Ühtekuuluvusfondi projekti raames Rohuküla ja Heltermaa sadamates (rajamata on uute parvlaevade teised kaikohad).

⁴⁶ <https://www.ttja.ee/et/valdkonnad/onnetused-ja-statistika/statistika>

Rahvusvahelist kaubavoogu käitlevad arvestataval määral AS-i Tallinna Sadam koosseisu kuuluvad sadamad ja eraomandis olevad Sillamäe Sadam ja Paldiski Põhjasadam, mis on kõik integreeritud ka raudteevõrgustikuga. Olemasolev taristu on piisav tänaste kaubavoogude teenindamiseks ning transiitvoogude vähenemise tõttu on olemas ka teatud võimsuste varud. Kasvavaks kaubagrupid on konteinerid, mahukaupadest omavad potentsiaali veel väetised ja keemiakaubad. Erinevalt paljudest Euroopa riikidest on Eesti sadamate ümbruses veel piisavalt arendamata maad, mis võimaldab sadamate edaspidist laiendamist.

Ohutusalaseid ülevaatusi viib sadamates läbi **Transpordiamet**. Ülevaatused hõlmavad endas sadamapidajalt sadamaregistrile esitatud andmete järelevalvet, sadamaeeskirja vastavust sadamaseadusele, ehitustegevuse vastavust õigusaktidele, sh veeteedel süvendustööd ja navigatsioonimärgistus projektide olemasolu. Turvalisuse ülevaatusel kontrollitakse sadama ja sadamarajatiste nõudeid ISPS koodeksile, sadamaseadusele ja turvalisusega seotud ELi määrustele ja direktiividele.

Eesti rannikumere üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 527 km ja laevatatavate sisevete üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 444 km ning neile lisandub rannikumere ja sisevete sadamate sissesõiduteid 165 km. Soome lahe rahvusvahelise liikluseraldusskeemi, mis läbib Eesti majandusvööndit, pikkuseks on 423 km.

Eesti mereala ja laevatatavad siseveed on tähistatud 1522 navigatsioonimärgiga, millest 776 haldab Transpordiamet ja 746 haldavad sadamad kokku. Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistuse hallatavad navigatsioonimärgid jagunevad omakorda 133 püsिमärgiks ja 643 ujuvmärgiks ning sadamatel on vastavalt 180 püsिमärki ja 566 ujuvmärki.

Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistus haldab kahte sadamat: Hundipea sadam ja Väike-Turu sadam Tartus, kus paiknevad Transpordiameti laevad (jäämurdjad, poi- ja mõõdistuslaevad).

Eesti jäämurdevõimekus⁴⁷ põhineb jäämurdjal Tarmo (ehitatud 1963), mitmeotstarbelisel laeval EVA 316 (ehitatud 1980) ning multifunktsionaalsel jäämurdjal Botnica (ehitatud 1998) ja Pärnu lahel lisavõimsuse tõstmiseks varujäämurdjal. Jäämurdetööde korraldajaks on Transpordiamet, kes määrab piirkonniti jäämurdetööde perioodi alguse ja lõpu vastavalt jääoludele. Vajalikud kulud planeeritakse iga-aastaselt MKM-i valitsemisala eelarves.

3.1.3. Lennujaamad ja lennundussektor

Kui eelnevatel aastatel oli **Tallinna lennujaama** peamine ülesanne tulla toime iga-aastaselt kasvavate mahtudega (s.o lendude arv ja reisijate arv) moel, kus kliendid on teenustega rahul, siis 2020. aasta Covid-19 pandeemia jättis oma jälje reisijate arvu vähenemisse ning taastumises on palju prognoosimatust. Reisijate teeninduse juures on ohutus ja turvalisus tagatud riigipoolse toe lennundusjulgestus- ja päästetegevuste kaudu. Samuti kasvavad tootlikkuse ning efektiivsuse näitajad.

Kõiki regionaalseid lennujaamu ühendav on [EANS](#) ja ASi Tallinna Lennujaam ühisprojekt – irdtorn [ingl.k *Remote Tower*], millega muudetakse aeronavigatsiooniteenuse osutamine kaasaegsemate digitaalsete süsteemide kasutuselevõtuga efektiivsemaks aastaks 2035.

⁴⁷ Laevaliiklus peab kulgema sujuvalt, võimalikult efektiivselt ja stabiilselt aastaajast olenemata. Meteoroloogilistel tingimustel ja eeskätt talvise navigatsiooni ajal tekkival jääolul on meretranspordile väga suur mõju. Eriti olulise kaaluga on see transiitvoogude teenindamisele kui kasutatakse Eestit läbivat transpordisüsteemi. Ka ajutine tagasilöökk sujuvas laevaliikluses mõjutab otseselt ja oluliselt kaupade liikumist Eesti sadamate kaudu ja seega nii logistikaahelas tegutsevate ettevõtete tulusid kui maksulaekumisi ja SKT näitajaid. **Seetõttu on oluline tagada stabiilne laevaliiklus transiidi kui Eesti ühe olulisema majandusmootori toimimiseks ja pakkuda kvaliteetseid jäämurdeteenused sarnaselt naaberriikidega. Teenuse eest maksavad veeteede kasutajad veeteetasu, mis laekub riigieelarvesse.**

Tartu lennujaamas on peamine fookus efektiivsusel, sh katsetatakse irdtorni projekti Tartu lennujaama näitel.

Tartu lennujaam on üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ ja Tartumaa arengustrateegia 2040 kohaselt tähtsaks Lõuna-Eesti regiooni logistiliseks ühenduspunktiks Riia ja Helsingi kaudu maailma erinevatesse sihtpunktidesse, mis on oluline ka Tartu kui rahvusvahelise ülikooli ja teaduskeskuse arengule. Tartu lennujaamaga seotud arendusvajadusteks on lennuühenduste uute sihtkohtade avamine vastavalt nõudlusele, sõidugraafikute tihendamine ning lennujaama laiendamine.

Lennujaama kasutatavuse suurendamiseks ja lennunduse tulevikutrendidega kohanemiseks on oluline lähiaastatel pikendada lennujaama lennurada u 700 m võrra, mille hinnanguline maksumus on 4,5 milj eurot. See on vajalik tsarterlendude, kaubavedude ja suuremate reisilennukite (sageli ei võimalda lennufirmade lennukipark Tartu lennuvälja teenindamist) vastuvõtuvõimekuse tagamiseks.

Kuressaare lennujaam

Saaremaa elu- ja ettevõtluskeskkonna parandamiseks ning paremateks ühendusteks mandri ja naaberriikidega tuleks vastavalt kehtivas maakonna arengustrateegias ja maakonnaplaneeringus ettenähtule tagada igapäevased lennuühendused Kuressaare ja Tallinna vahel ning otsida võimalusi uute rahvusvaheliste regulaarliinide käivitamiseks lähiriikidesse koostöös erasektoriga. Piisavate lennuühenduste olemasolu on väga tähtis ka Saaremaa ettevõtete äripartneritele.

Kuressaare lennujaama taristu arendamisel on selleks vajalikud investeeringud lennuvälja laiendamiseks ja lennuraja viimiseks vastavaks 4. klassi nõuetele koostöös AS-i Tallinna Lennujaam ja Saaremaa vallaga. Oluline on tagada lennureisijate vajadustele sobivad hommikused lennuajad ning vajadustele vastava mahutavusega lennuki opereerimine⁴⁸. Liinide doteerimise kõrval oleks vaja abi ka nende käivitamisel ja turustamisel.

Kärdla lennujaam

Hiiumaa sotsiaal-ruumilise eraldatuse vähendamiseks tuleks vastavalt Hiiu valla arengukavale ja maakonnaplaneeringule tagada igapäevased lennuühendused Kärdla ja Tallinna vahel. Lennuühenduste ebastabiilsus, sh ilmastiku mõjude tõttu on seni olnud suureks probleemiks, seetõttu vajatakse investeeringuid selleks, et Kärdla lennujaam oleks aastaringelt avatud regulaarliinidele ja rahvusvaheliste lendudele ning pääste- ja meditsiinilendude teenindamiseks ja teiste lennujaamade varulennuväljana. Riigipoolseteks tegevusteks on maakonna arengustrateegias tehtud ka ettepanek tagada Kärdla lennujaama toimimine varu-lennujaamana haigla ja pääste jaoks ning vajadusel lisalennuki kasutamise võimalus patsientide transpordiks mandrile.

Pärnu lennujaam

Lennujaama rekonstrueerimiseks eraldas Vabariigi Valitsus 17,3 miljonit eurot. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisega toetatakse eelkõige turismi ja ühendusi lähinaabritega ning saartega. Rekonstrueerimistöde tellimine peatus 2019. aastal esitatud vaidlustuste tõttu ning jätkub 2021. aastal. Pärnu lennujaam on võimalik kasutusele võtta pärast rekonstrueerimistöde lõppu ja vajalikke sertifitseerimise toiminguid 2021. aasta jooksul.

Nii üleriigilise planeeringu kui Pärnu maakonna arengustrateegia ja planeeringu kohaselt on vaja säilitada ja arendada Pärnu lennuvälja regionaalse lennuväljana. Pärnu lennuvälja asukohta ja olusid arvestades on sellel potentsiaal saada olulisimaks lennuväljaks Lääne-Eesti regioonis. Pärnu lennuväli on tähtis ka

⁴⁸ 2020. aastast teenindatakse Kuressaare-Tallinna liini 48 istekohaga õhusõidukiga varasema 19 istekohaga õhusõiduki asemel.

riigikaitse ülesannete täitmisel, mille rolli täpsustatakse riigikaitse kontseptsioonis. Oluline on tagada Pärnu lennuväljal valmisolek päästeoperatsioonide läbiviimiseks.

Pärnu lennujaama rekonstrueerimine ja turundamine on maakonna arengustrateegia kõige tähtsamate strateegiliste väljakutsete hulgas. Tulevane rahvusvaheline lennujaam Pärnus koos Rail Balticu kiirraudteega, Via Baltica 1. klassi maanteega, Pärnu reisi- ja kaubasadamaga saab kogu maakonna arengu selgrooks. Pärnumaa kiired ja aeg-ruumiliselt kvaliteetsed ühendused nii Eesti kui ülejäänud Euroopaga loovad uued kasvueelused Pärnu majandusele ja turismile, mis omakorda aitab kaasa Pärnu kui regioonikeskuse rolli tähtsustumisele nii riigisiselt kui rahvusvahelises tööjaotuses.

Turundustegevuste toetamiseks on valmisolekut näidanud Pärnu linn ja kohalikud ettevõtjad.

Kihnu lennuväli

Vastavalt Pärnumaa kehtivale arengustrateegiale ja maakonnaplaneeringule on vaja tagada Kihnu lennuväljaku korrashoid ja säilitamine avariühenduseks, sh erandkorras parvlaevaliikluse katkemisel.

Lisaks tuleb tagada kopteri maandumisplatsi toimimine päästeoperatsioonideks ning meditsiiniliste lendude jaoks.

Ruhnu lennuväli

Ühenduse pidamiseks Ruhnu saarega on Saaremaa maakonnaplaneeringu kohaselt vajalik Ruhnu lennuraja rekonstrueerimine koostöös AS-i Tallinna Lennujaam ja maakonna kohalike omavalitsustega. Lennuväli vajab lennundusohutuse tagamiseks lisaarendusi (nt rajakatte vahetamine, piirdeaia rajamine loomade sattumise vältimiseks lennurajale).

3.1.4. Riigiteede taristu

Eesti riigiteede pikkuseks seisuga 1.01.2021 on 16 668 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid. Riigiteedest on 1 605 km (9,6%) põhimaanteed, 2 405 km (14,4%) tugimaanteed, 12 530 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 128 km (0,8%) rambid ja ühendusteel. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2021.a oli 12 303 km, s.o 73,8% ja kruusateede pikkus 4 365 km e 26,2% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1 023 silda kogupikkusega 26 370 m.

Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigimaanteedel oli 2020. aastal 999,9 autot/ööpäevas (2019. aastal oli AKÖL 1033 autot/ööpäevas, muutus -3,2 %).

Tee liikide lõikes oli 2020. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2019. aastaga järgmised: põhimaanteed keskmine AKÖL 5407 autot/ööpäevas, muutus -3,5%, tugimaanteed keskmine AKÖL 1641 autot/ööpäevas, muutus -1,3%, kõrvalmaanteed keskmine AKÖL 321 autot/ööpäevas, muutus 0%.

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasetasust⁴⁹ (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti⁵⁰ (enamasti põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasetasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2014–2020 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka

⁴⁹ IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasetasem, mida väiksem on IRI väärtus.

⁵⁰ Kattega teede taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

planeerimise tulemusena. Põhimaanteedde keskmise tasetasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedde ebatasasus on siiski liialt kõrge, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused suuremad.

Tabel 4: Mõõdik kirjeldab erinevate seisukordade (kvaliteedi) osakaalu kattega riigimaanteedel:

Aasta / Seisukord	Teekatte seisukord (osakaal)*			
	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb
Algtase 2012	19%	22%	27%	32%
Vahetase 2017	25%	26%	25%	25%
Vahetase 2020	29%	29%	23%	19%
Prognos 2025	30%	30%	22%	18%

Allikas: Transpordiamet

Selleks, et halvas seisus teede osakaal väheneks, peab teedevõrgu säilitamise meetmeteks ja remondivõla likvideerimiseks teehoiuks ettenähtud vahendite mahtu suurendama.

TEN-T E263 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee on valminud vaid 30% ulatuses (hõlmab 87 km 2+2 ja 2+1 teelõike 283 km kogupikkusest). 2020. aasta lõpuks vastab ainult 21% TEN-T põhivõrgu maantee E67 Tallinn-Pärnu-Ikla (kokku 39 km 2+2 ja 2+1 maanteelõike 179 km kogupikkusest) määruse nr 1315/2013 liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele. TEN-T üldvõrgu maantee E20 Tallinna-Narva on valmis 42% ulatuses (kokku 89 km 2+2 teelõike 209 km kogupikkusest). See viitab sellele, et TEN-T transpordiühendused on endiselt ebapiisavad ja takistavad selliste sektorite arengut, mis hõlmavad reisimist või kaubavedu.

Liiklusohutuse üldine olukord maanteedel on alates 2009. aastast stabiliseerunud. Vähenemistrendis on küll liiklusõnnetustes hukkunute arv, kuid inimkannatanutega liiklusõnnetused ja nendes vigastada saanute arvud ei ole näidanud oodatud langustrendi. 2017. aastal kinnitatud liiklusohutusprogrammiga (2016–2025) on määratud järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Liiklusohutusprogramm⁵¹ läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023–2025 keskmisena poleks liikluses hukkunuid üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv jääks alla 330 inimese aastas 2023–2025 aastate keskmise väärtustena. Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette tegevused, mis on seotud sõiduki turvalisuse, tööga seotud sõidukite ohutusega ning täisautomaatsete sõidukite kasutuselevõetuga. Suuremat tähelepanu liiklusohutuse valdkonnas vajavad⁵² järgmised teemad: kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus); lapsed ja vanurid; sõitjad; noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid; sõiduki juhtimine joobeseisundis; liiklusõnnetuste raskusaste; linnaliiklus; pimedat aega liiklus; talvine liiklus.

⁵¹ <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

⁵² Vastavalt Liiklusohutusprogrammile 2016-2025

3.1.5. Jalgratta- ja (trammi-) ühistransporditaristu Tallinnas, Tartus ja Pärnus

Ühistranspordikasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on endiselt probleemne - tööl käimiseks kasutas 2019. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 38,8% inimestest ning see osakaal üha kahaneb.

Soovitav modaalnihke saavutamiseks, et panustada CO₂ vähendamise eesmärkidesse, tuleb märkimisväärselt eelisarendada ühistransporti ja aktiivseid liikumisviise, mille eeldusteks on ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamine ja läbimõeldud ning omavahel ühendatud võimalikult kasutajasõbralik, ligipääsetav, ohutu ning aasta läbi kasutatav rattateede võrgustik ja tänavaruum. Tähelepanu tuleb pöörata transpordi- ja liikumisviiside koostoime parandamisse (nt rattakasutuse ja rongi ühenduvus). Kuna Eesti elanikkond on koondunud linnapiirkondadesse, toob see endaga kaasa juurdepääsudega, liiklusummikute ja heitkogustega seotud probleemid. See omakorda tähendab, et erinevate sekkumistega on võimalik saavutada ka selles piirkonnas suurem positiivne mõju. Igapäevaste töökäijate arv ja pendelränded avaldavad märkimisväärset survet olemasolevale infrastruktuurile ning tekitavad vajaduse arendada edasi säästvat linnatranspordisüsteemi.

Ühelt poolt tuleb fokuseerida ühistranspordi süsteemi parandamisse. Ühistranspordi kasutajate arvu tõstmiseks ning kasutaja jaoks sujuvama ja mugavama ühistransporditeenuse pakkumiseks on vaja lihtsustada linnapiirkondades omavalitsuse piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise. Tervikliku ja hästi ühilduva liinivõrgu loomine ja ühistranspordi ühtsetel alustel korraldamine võimaldab tõhusamalt kasutada praegusi vahendeid, parandada teenuse kättesaadavust ja kvaliteeti ning vähendada sellega piirkonna transpordi keskkonnakoormust. Selleks, et ühistransporditeenus oleks kõigile ühiskonnagruppidele kättesaadav on oluline järgida kaasava disaini põhimõtteid nii transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni) kui seda, et liikumisinfo (sh piletimüük) on kõigile kättesaadav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis).

Teisalt sisuliselt puudub Eesti suurimates linnades kvaliteetne rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaad on tuntud oma väga populaarse ja nutika rattakasutuse poolest - jalgratta kasutamine moodustab täna Helsingis üle 10% tööle sõitjatest ning põhjanaabritel on eesmärk kasvatada seda lähikümnendil kuni 20%-le. Eestis on vastav näitaja 1-2% ning tegelik potentsiaal on täielikult veel realiseerimata. Suurim mõju on rattakasutusel keskkonnale, tervisele ja õhusaastatusele just suurtes linnades. Potentsiaali realiseerimiseks on vajalik terviklike rattateede põhivõrgustike olemasolu ning parkimisvõimaluste välja arendamine, mille peamine funktsioon oleks toetada rattakasutust igapäevatoimingute tegemiseks, võimaldades ülelinnalises skaalas kiireid ja mugavaid ühendusi lähte- ja sihtkohtade vahel.

2019. a seisuga oli kergliiklusteede võrgustike kogukilometraaž Tallinnas ligikaudu 300 km, Tartus 115 km ja Pärnus 85 km. Silmas peab aga pidama seda, et tegemist ei ole märgistatud eraldatud jalgrattateedega, vaid valdav osa kergliiklusteedest on olemuselt segakasutusega teed, millel liiguvad samaaegselt jalakäijad ja ratturid, millega kaasneb tihedama kasutuse korral hulga probleeme (sh. ohutus) ning ei toeta jalgrattakasutuse kasvu igapäevase liikumisviisina.

Säästvate liikumisviiside atraktiivsuse tõstmiseks ja kasutuse suurendamiseks on vajalik soodustada ka erinevate transpordi- ja liikumisviiside koostoimet, st investeeringud on vajalikud ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamiseks, pöörates tähelepanu kasutajakogemusele - mugavusele, ligipääsetavusele, ohutusele, nendeni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm. 2020. aastal valmis Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüs⁵³, mille käigus kaardistati kokku 767 erinevat ühistranspordiga seotud taristuobjekti (sõlmpunktid, peatused, jaamahooned, ülekäigud) ning vaadati, kas ja mil määral on peatuste juures arvestatud erinevate kasutajate vajadustega. Tulemused näitavad, et ligipääsetavuse tase on ebahütlane nii maakondade lõikes kui linnade ja

53 https://www.sm.ee/sites/default/files/transpordi_ja_tehiskeskonna_analyys.pdf

maapiirkondade võrdluses ning üleriigilise kvaliteedihüppe saavutamiseks vajavad erinevate piirkondade taristuobjektid erinevates ligipääsetavuse aspektides järele aitamist.

Oluline on tagada minimaalsed ümberistumiseajad erinevate liikide vahel (vajalik on näiteks rongi-, bussi- ja trammipeatuste lähendamine, et jalgsiteekonnad ei veniks liiga pikaks) ning inimsõbraliku keskkonna loomine, mis on suuremate linnapiirkondade reisijatevoogusid silmas pidades ka piisava läbilaskevõimega.

Suurim mõju on võimalik saavutada Tallinna piirkonnas, mis on koduks poolele Eesti elanikkonnast ja esindab suurimat transpordikoormust ja suurimat pendelliiklust. Ligikaudu pool Eesti CO₂-st pärineb Tallinna piirkonnast – 1 400 000 tonni aastas liiklusest pärinevat CO₂ heitkoguseid. Arvestades eeldatavat Tallinna linnapiirkonna elanikkonna kasvu tulevikus, suureneb surve transporditaristule veelgi ning senisele ühistranspordivõrgule. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ärakasutamine võimaldaks ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide läbilaskvuse tagamiseks.

Peamised väljakutsed, mida adresseeritakse:

- sõiduaja ja -kulude suurenemine;
- kasvav sõltuvus isiklikest autodest ja sellest tulenev ebavõrdsus;
- säästvate transpordiliikide kasutuse vähenemine;
- väärtuslikku linnaruumi võtavad autod;
- transpordiga seotud energiatarbimise ja CO₂-heite suurenemine;
- teehooldus- ja ühistranspordikulude suurenemine;
- koolilaste iseseisva liikumise vähenemine;
- negatiivsete tervisemõjude suurenemine;
- maakasutuse ja transpordi planeerimise halb integreeritus;
- killustatud ja kokkusobimatud ühistransporditeenused, millel puuduvad mugavad ümberistumised;
- ebameeldivad tänavad kõndimiseks ja jalgrattasõiduks.

3.2. Liikuvus

Lahendamist vajab parem integreeritus erinevate liikumisviiside ja ühistranspordiliinide vahel, et tagada ühistranspordi või muu säästva (sh aktiivse) liikumisviisi eelistamine autole:

- reisirongide väljumiste tihendamine;
- hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste ühistranspordi teeninduskvaliteedi parandamine;
- erinevate ühistranspordiliikide parem koostoime;
- ühtse piletisüsteemi rakendamine.

3.2.1. Üleriigiline ühistransport

Kuni 2018. aasta 1. jaanuarini korraldasid maakonnaliinidel ühistransporti (veetransport ja bussivedu) maavalitsused ja kaugliinidel Maanteeamet, rahvusvahelist bussitransporti ning maakondade vahelist õhu- ja veetransporti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Pärast maavalitsuste tegevuse lõpetamist võttis ülesanded üle **Maanteeamet**, kes asus korraldama transpordi maakonnaliinidel ning õhu- ja veetransporti. Maakonnaliinidel korraldatakse ühistransporti vedajaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel ja kaugliinidel kommertspõhimõtetel (vedaja initsiatiivil ja äririskil). Alates 1. jaanuarist 2021 täidab ühistranspordi korraldamise ülesannet Transpordiamet. Valla- või linnaliine korraldab oma

territooriumil iga kohaliku omavalitsuse üksus või regionaalne ühistranspordikeskus⁵⁴. Transpordiameti ja kohalike omavalitsuste ülesanded võib pädev asutus volitada ühistranspordikeskusele.

Ühistranspordi (s.o bussi-, parvlaeva- ja riigisiseste lendude) korraldamise eest vastutab Transpordiameti liikuvuse planeerimise teenistus. Ühistranspordi korraldamise keskne koostöö ühte asutusse aitab paremini kaasa integreeritusele erinevate liikumisviiside ja transpordiliikide vahel ning paremate infosüsteemide (s.h reaalaja) ja ühtsete piletisüsteemide arendamisele ja efektiivsemale liikuvuse korraldamisele.

Reisijatevedu raudteel korraldab MKM, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingu AS-iga Eesti Liinirongid (Elron).

Raudteeliiklus

Seoses uute reisirongide soetamisega aastatel 2013–2014 ning raudteetaristu rekonstrueerimisega tõusis 2019. a reisijate arv raudteel ligi 8,3 miljonini aastas, mis 2020. aastal langes COVID-19 mõjul 6,2 miljonini (ühistranspordi liikidest oli rong üks väiksema langusega Covid-19 kriisi ajal ning oli kõigele vaatamata populaarne). AS Eesti Liinirongid on seadnud eesmärgiks pakkuda Eesti tingimustele vastavat innovatiivset, kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku ühistransporditeenust, mis on hea valik maanteetranspordi (auto või bussi) asemel. 2020. aastal oli riigisisese reisijateveo maht ligi 5,26 miljonit rong/kilomeetrit. Kulud liiniveo korraldamiseks olid ligi 40 mln eurot, mida katsid tulud riigi sihtfinantseeringuna ligi 21,6 mln eurot ja piletitulud liiniveo korraldamisest ca 1,6 mln eurot. Riiklik toetus liiniveo korraldamiseks oli 12,1 mln eurot (21,6-st miljonist). Järgnevatel aastatel arvestatakse ca 3–4% muutuvkulude (kütus, rongide hooldus) kasvuga, mida on võimalik katta suuremast reisijate arvust tuleneva täiendava piletituluga. 2022. aastal suureneb Elroni poolt tasutav raudteefrastruktuuri kasutustasu Edelaraudtee AS-i raudteefrastruktuuril ca 1,2 miljoni euro võrra, kuna kasutustasu arvestusse lisanduvad Lelle-Türi raudteelõigu remondikulud.

Tabel 5: Rongireisijate arv

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL ⁵⁵										
Sõitjad (tuhat)	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Kokku	6 920.0	7 433.0	7 759.1	8 373.1	5 982.0	6 000	7 500	8 400	8 900	10 000
Riigi toetus liiniveo korraldamiseks (eurodes)	22 993 000	22 713 300	29 157 300	27 656 200	29 736 772**	29 831 232	29 599 040	29 626 645	29 626 645	29 626 645
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	3,32 €	3,06 €	3,76 €	3,30 €	4,97 €	4,97 €	3,95 €	3,53 €	3,33 €	2,96 €

⁵⁴ siin on mõeldud Põhja-, Lõuna-, Ida- ja Lääneregiooni ühistranspordikeskuseid

⁵⁵ Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

* prognoos

** summa sees ei sisaldu Tallinna-Moskva-Tallinna liinile maksud toetust 2020.a summas 226 419 eurot

Eesmärgiks on tihedam sõidugraafik ja kiirem ühendusaeg, et vähendada suuremate keskuste vahelist aegruumilist vahemaad, pakkuda mugavat liikumisvõimalust ning vähendada autokasutuse osakaalu. Sõidugraafikut on igal aastal tihendatud ja tihendatakse edaspidi veelgi vastavalt sellele, kuidas suureneb reisijate arv. Edaspidiseks sõidugraafiku tihendamiseks on tellitud 6 uut 4-vagunilist kaheüsteemset elektrirongi, mis hakkavad opereerima Tallinna-Tartu ja muudel suurema täituvusega rongiliinidel aastast 2025.

Veeliiklus

Eestis on viis **veeliikluse kaugliini**: mandri ja Saaremaa (Muhumaa) vahel (Virtsu-Kuivastu laevaliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Rohuküla-Heltermaa laevaliin), Saaremaa ja Hiiumaa vahel (Sõru-Triigi laevaliin), mandri ja Ruhnu vahel (Ringsu-Munalaid, Ringsu-Pärnu parvlaevaliinid).

Maakonnasisese veeliikluse liine on neli: on ühendused mandri ja Kihnu ning Manija saare vahel (Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid parvlaevaliinid), mandri ja Vormsi saare vahel (Rohuküla-Sviby laevaliin), mandri ja Piirissaare vahel (Laaksaare-Piirissaare laevaliin), ning Saaremaa ja Ruhnu vahel (Ringsu-Roomassaare parvlaevaliin).

Reisijate arv sadamates oli 2020.a üle 2,1 miljoni reisija. Laevareisijate arvu kasvu prognoos on 4–5% aastas. 2020. aastal eraldati toetust summas 23 832 000 eurot. Dotatsioonivajadus tõenäoliselt kasvab iga-aastaselt.

Tabel 6: Reisijate arv regionaalsetes sadamates

SÕITJATE ARV ⁵⁶								
Parvlaevad	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa	2 300 806	2 395 871	1 975 868	2 371 042	2 489 594	2 539 386	2 590 173	2 641 977
Sõru-Triigi	43 548	42 330	40 477	45 527	47 803	48 759	49 735	50 729
Ruhnu	6 535	6 923	7 504	7 823	8 214	8 378	8 546	8 717
Vormsi	66 443	68 313	64 712	73274	76 938	78 476	80 046	81 647
Kihnu	74 854	80 250	69 944	80974	85 023	86 723	88 458	90 227
Piirissaare	9 336	9068	9 177	10 467	10 990	11 210	11 434	11 663
KOKKU	2 501 522	2 602 755	2 167 682	2 589 107	2 662 997	2 796 147	2 852 070	2 909 111
Muutus,%	3%	4%	-17%	17%	5%	5%	2%	2 %
Riigi toetus (eurodes)	21 941 143	22 447 475	22 885 730	24 759 280	24 437 472	24 921 867	24 921 867	24 921 867

⁵⁶ Allikas: Transpordiameti liikuvuse planeerimise teenistus

Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	8,78 €	8,62 €	10,56 €	9,76 €	9,18 €	8,91 €	8,74 €	8,57 €
---	--------	--------	---------	--------	--------	--------	--------	--------

* prognoos

Lennuliiklus

Eestis on kolm riigisisest lennuliini: mandri ja Saaremaa vahel (Kuressaare-Tallinna lennuliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Kärdla-Tallinna lennuliin) ning mandri (Pärnu) ja Ruhnu vahel (seotud maakonnaliiniga Ruhnu, Kuressaare ja täiendavalt Pärnu vahel). Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 31.05.2024. Saaremaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel 21.12.2020–31.05.2024 NyxAir OÜ. **Maakonnasisesteks lennuühendusteks** on lennuliin Saaremaa (Kuressaare) ja Ruhnu vahel. Pärnu-Ruhnu vedaja on Diamond Sky OÜ, Ruhnu ja Kuressaare vahelist ühendust teenindab õhusõiduk üksnes talvisel perioodil 01. oktoobrist 30. aprillini, vedajaks on Diamond Sky OÜ avaliku teenindamise lepingu alusel kehtivusega 30.09.2024. Kihnu ja Pärnu vaheline ühendus ei ole regulaarliin.⁵⁷

Lennureisijate arv regionaalsetes lennujaamades langes 2020. aastal Covid-19 mõjude tõttu 23%. Toetus reisija kohta oli 118 eurot.

Tabel 7: Lennureisijate arv

SÕITJATE ARV ⁵⁸								
Lennuk	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Kärdla	9 604	10 946	8611	9 704	10 189	10 495	10 705	10 919
Kuressaare	18 101	20 073	15 490	24 518	25 744	26 516	27 047	27 587
Ruhnu	1 362	1443	762	1 645	1 727	1 779	1 815	1 851
KOKKU	29 067	32 462	24 863	35 867	37 660	38 790	39 566	40 357
Muutus,%	12%	11%	-23%	30%	5%	3%	2%	2%
Riigi toetus (eurodes)	2 671 894	2 975 559	2 938 707	4 966 000	4 978 000	4 988 000	4 998 000	4 998 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	91,92 €	91,66 €	118,20 €	153,64 €	146,68 €	142,69 €	140,18 €	137,43 €

* Prognoos

⁵⁷ Lennud Kihnu-Pärnu vahel saavad erandkorras toimuda ajal, kui parvlaevühendus Kihnu saarega on veeliikluses ilmnenu takistuste tõttu peatunud.

⁵⁸ Allikas: Transpordiameti liikuvuse planeerimise teenistus

Bussiliiklus

Reisijateveo dotatsioonid maakonnabussiliinidel (sh tasuta liinid) on kasvanud seoses tasuta ja täiendava ühistransporditeenuse pakkumisega alates 01.07.2018.a. Sõitjate arvu kasvu on mõjutanud täiendava maakondliku bussiteenuse pakkumine. Osa kommertsliine on suletud kuna reisijad eelistasid liikuda tasuta maakondliku ühistranspordiga. Liiniveomaht on tervikuna kasvanud 19,6% ja tasuta sõiduõigust pakkuvates maakondades 9%⁵⁹. Tasuta sõiduõigus on parandanud eelkõige eakate ja kooliõpilaste liikumisvõimalusi. Seoses tasuta ühistranspordiga maakonnaliinidel on prognoositud sõitjate arvu kasvu esimestel aastatel ca 10–20% aastas, edaspidi prognoositakse sõitjate arvu kasvu 2–5% aastas.

Maakonnasisese bussitranspordi kasutamine vähenes 2020.a kokku 19 % seoses COVID-19 pandeemiaga. Liinimaht seevastu kasvas 6,6%.

Tabel 8: Bussireisijate arv maakonnaliinidel

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL ⁶⁰								
Aastad	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Sõitjaid kokku	19 539 415	22 492 805	17 893 810	18 251 686	22 492 805	25 055 521	27 097 742	28 452 630
Muutus,%	9%	15%	-20%	2%	23%	11%	8%	5%
Riigi toetus (eurodes)	33 606 000	44 844 774	47 393 876	50 174 000	50 204 000	49 943 000	49 933 000	49 933 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	1,72 €	1,99 €	2,65 €	2,75 €	2,23 €	1,99 €	1,84 €	1,75 €

* prognoos 2022^a riigieelarves (tegelik prognoositav vajadus 2022^a 52 101 026 eurot, 2023^a 54 311 347 eurot, 2024^a 57 149 641 eurot, 2025^a 58 230 354 eurot, mille katteks puuduvad programmi koostamise hetkel riigieelarves vajalikud vahendid)

4. Meede 1: Transpordi konkurentsivõime

Meetme eesmärk

Meetme eesmärk on arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnajalajälge ning muuta taristul liikumine ohutumaks - selle tulemusena luuakse kvaliteetne, ohutu, nutikas, kestlik, ligipääsetav ja konkurentsivõimeline transporditaristu.

Seos energeetika tulemusvaldkonnaga: Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine. Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%). Biokütuste segamisel on lisaks lõpphinna kallinemisele ka tehnilised piirangud sõidukitel. Biometaani

⁵⁹ Tasuta sõiduõigus on 11 maakonna avalikust eelarvest toetatavatel maakonnabussiliinidel, 4 maakonna (Harju-, Lääne-Viru-, Pärnu-, Raplamaa) maabussiliinidel saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased, lisaks on tasulistele sõitjatele kehtestatud soodsamad kuupiletid.

⁶⁰ Allikas: Transpordiameti liikuvuse planeerimise teenistus

tootmise ja kasutuselevõtu toetamine võimaldab sihttasemed saavutada soodsamail viisil. Lisaks peab Puhaste sõidukite direktiivist tulenevalt avalikes hangetes (näiteks ühistransport) kasutusele võtma üha enam puhtaid kütuseid. Selleks on sätestatud konkreetsed sihttasemed hangetel. Eesti puhul on alternatiivideks biometaanil töötavad bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist. Lisaks käivitatakse elektribusside kasutuselevõtu pilootprojekt.

Meetme (Energeetika programmis) "Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord" eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside (M3 kategooria I klassi sõiduk) kasutuselevõtu abil ning elektribusside tarbimis- ja laadimisandmete kogumine ja analüüsimine, et aidata kaasa elektritranspordi arengule. Toetuse tulemusena suureneb taastuvelektri kasutamise võimekus ühistranspordisektoris vähemalt 0,5 gigavatt-tundi aastas. Konkursi tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning ehitatakse välja selle opereerimiseks vajalik laadimistaristu.

Samuti alustatakse vesinikukütuse piloteerimisega. **Meetme (Energeetika programmis) "Toetuse andmise tingimused ja kord rohevesiniku kasutuselevõtuks transpordisektoris"** eesmärk on vähem keskkonnanähäringut tekitavale rohevesinikku tarbivale transpordile ülemineku ergutamine. Eesmärgi saavutamiseks rahastatakse rohevesiniku tootmise ja kasutuselevõtu terviklahendust transpordis.

Sealhulgas tagatakse, et ühistranspordipeatused on ligipääsetavamad ja ohutumad ning veerem on ligipääsetavam ja keskkonnasäästlikum, panustades sellega ka liikuvuse meetme eesmärkide ja mõõdikute täitmisesse.

Meetme mõõdikud

Tabel 9

Mõõdik	Trend	Algtase (2019)	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)	Sihttase 5 (2025)
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% ⁶¹	→	9,2 TWh (osakaal 3,3 %)	9,2 TWh (10%)	9,1 TWh (8,5%)	9 TWh (7,6%)	8,9 TWh (8%)	8,8 TWh (10%)

Mõõdiku selgitus

Mõõdik kordab sisuliselt programmi taseme mõõdikut. Meetme taseme vahemõõdikut ei ole otstarbekas eraldi luua kuna meetme all kirjeldatud olulise mõjuga tegevused nagu nt raudtee elektrifitseerimine või Rail Balticu ehitamine panustavad transpordi energiakulu vähendamisse.

Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% aastaks 2030: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut, nt ühistranspordi kasutust, jms) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. Seoses Euroopa Liidu kliimakokkulepetega on keskkonnanahoiu mõjud olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. Taastuenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest

⁶¹ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> ja https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK_DS-1032380_QID_-5B7FDB39_UID_-3F171EB0&layout=TIME.C.X.0;GEO.L.Y.0;NRG_BAL.L.Z.0;UNIT.L.Z.1;INDICATORS.C.Z.2;&zSelection=DS-1032380UNIT.PC:DS-1032380NRG_BAL.REN_TRA:DS-1032380INDICATORS.OBS_FLAG;&rankName1=UNIT_1_2_-1_2&rankName2=NRG-BAL_1_2_-1_2&rankName3=INDICATORS_1_2_-1_2&rankName4=TIME_1_0_0_0&rankName5=GEO_1_2_0_1&sortC=ASC_-1_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time_mode=NONE&time_mode_recent=false&lang=EN&cfo=%23%23%23%2C%23%23%23.%23%23%23

tulenevat eesmärki (taastuenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenergiakulu vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (praegu ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalnihke suunamine aktiivsetele liikumisviiside kasutuse kasvu suunas.

Tähtsamad projektid/ tegevused

- Rail Balticu ehitus.
- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks üle 40 inimese ja raskesti vigastatada ei saaks üle 330 inimese aastas 2023–2025 aastate keskmisena. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Lähtepunktiks võetakse liiklusohutuse filosoofiline lähenemisviis – nullvisioon. Nullvisioon on eelkõige strateegiline raamistik liiklusohutuse alases mõtteviisis ja toimingutes.
- Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega jätkamine.
- Taristu ehitamine soodustab säästvaid ja aktiivseid liikumisviise ning erinevate transpordi- ja liikumisviiside ja liikuvusteenuste kombineerimist.

4.1 Programmitegevus 1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

4.1.1 Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on elektrifitseerida etapiviisiliselt kogu raudteevõrgustik (v.a Tallinn-Viljandi), arendada raudteed saavutamaks kiirust kuni 160 km/h ning parandada ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust suunates nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele.

Ühtlasi panustab programmitegevus Euroopa Liidu poliitikaeesmärgi „Ühendatum Euroopa“, Eesti kontekstis „Ühendatum Eesti“ erieesmärgi nr 2 saavutamisse: „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku“. **SF programmiperioodil 2021–2027** (aastaks 2029) rajatakse Ühtekuuluvusfondi ning CEF vahendite toel Rail Balticu raudtee, elektrifitseeritakse raudtee Ida- ja Kagusuund (ca 450 km ulatuses), tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise ning üksikute lõikude rekonstrueerimise (ca 105 km ulatuses) luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h (Viljandi suunal osaliselt 120 km/h).

Programmitegevus panustab ka **SF programmiperioodi 2014–2020** (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020“ prioriteetse suuna „Jätkusuutlik transport“ Ühtekuuluvusfondi meetme „Raudteeliikluse arendamine ja erinevate liikumisviiside ühendamine“ tegevusse „raudteelõikude rekonstrueerimine või uuendamine, kaubalaadimisplatside ja -sorteerimisjaama võimekuse arendamine ning raudteealal keskkonna- ja liiklusohutuse tagamine“.⁶²

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

- Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul Tallinn–Keila–Paldiski, Turba, aastatel 2022–2023 summas 7,7 mln eurot.
- AS Eesti Raudtee alustab ehitustöödega, et rajada Pääsküla–Keila II peatee, Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteedi tõstmiseks (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipptundidel). Samuti teostatakse Balti Jaama laiendus ning 4. peatee ehitus Paldiski maantee ja Endla tänava vahelisel lõigul aastatel 2022–2023 summas 9,8 mln eurot.

⁶² <https://www.riigiteataja.ee/akt/103092020004?leiaKehtiv>

- Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp aastatel 2022–2023 summas 12,49 mln eurot, 2022. aastal summas 6 mln eurot.
- AS Eesti Raudtee teostab projekteerimise ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal aastatel 2022–2024 summas 278,7 mln eurot, millest SF vahendid 200,7 mln eurot. Tapa-Narva ja Tallinna-Tartu suunal 2022. aastal summas 5,1 miljonit eurot.
- Haapsalu raudtee II etapi (Turba–Rohuküla) ettevalmistavad tegevused, et oleks loodud eeldused ehitushangetega alustamiseks, kokku summas 3 mln eurot. 2022.a I poolaastal viiakse lõpule ettevalmistavad tegevused, millega luuakse eeldused ehitushangete algatamiseks. 2022. aasta I pooles viiakse läbi ehitushange Turba-Risti raudteelõigu ehitamiseks. 2022. aastal on eeldatav toetuse maht 2 mln eurot.
- RRF kaasabil ehitatakse hiljemalt 2024. aasta lõpuks Rohuküla raudtee lõikudel Turba-Ellamaa ja Ellamaa-Risti eeldatavas toetuse mahus 34 miljonit eurot. 2022. aastal eeldatavas toetuse mahus 12,3 miljonit eurot.
- Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 mln eurot, täiendavat veeremit on võimalik soetada kasutades lepingu optsiooni kuni 10 rongi ostmiseks (vajadusega summas 90 miljonit eurot, taotlemisel Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames). Raudteetaristu elektrifitseerimise käigus on võimalik viia osa diiselveeremit üle elektrile ja sellisel juhul on vajalik planeerida investeeringud nende ümberehituseks.
- On käimas **Rail Balticu** projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 mln eurot) 2022.aastal summas 100 mln eurot. Sealhulgas:
 - RRF kaasabil ehitatakse hiljemalt 2026. aasta 31.augustiks Rail Balticu projektiga koostöös välja Ülemiste ühisterminal eeldatavas toetuse mahus 31,05 miljonit eurot;
 - SF 2021–2027 perioodil ehitatakse välja Rail Balticu kohalikud peatused, Pärnu reisiterminal ning viaduktid eeldatavas ÜF toetuse mahus 55,28 miljonit eurot.
- SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise Tallinn-Tartu ja Tapa-Narva liinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h eeldatavas ÜF toetuse mahus 70,55 miljonit eurot.
- Kavandamisel on vahendid Ühtekuuluvusfondist toetamaks Tallinna-Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamist ja Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimist summas 15,51 miljonit eurot.

Aastatel 2022–2025 on kõige olulisemateks projektideks Rail Balticu projekteerimine ja ehitamine, liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel, kontaktvõrgu ehitamine ja kurvide õgvendamine Tallinn-Tartu lõigul ning Turba-Haapsalu raudtee projekteerimine ja ehitusega alustamine.

Oodatavat tulemust aitab oma teenuste kaudu saavutada: Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

4.1.2 Mõõdikud

Tabel 10

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)	Vahetase SF (2024)	Sihttase (2025)	Lõpptase SF (2029)	Sihttase (2030)	Lõpptase (2035)
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic ⁶³	↗	0%	N/A	60%	N/A	100%	N/A
Ühendusajad Tallinna-Narva, Tallinna-Tartu, Tallinna-Viljandi ja Tallinna-Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad ⁶⁴	↗	Tallinn-Narva 2:13 Tallinn-Tartu 1:56 Tallinn-Viljandi 1:54 Tallinn-Pärnu (RB) Ühendus puudub	N/A	Tallinn-Tartu 1:40 (õgwendused jmt tehtud)	N/A	Tallinn-Pärnu (RB) 0:42	Tallinn-Narva 1:45 Tallinn-Tartu 1:30 Tallinn-Viljandi 1:30 Tallinn-Pärnu (RB) 0:42
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ⁶⁵ (SF väljundindikaator)	↗	0 km	20	N/A	105 km	N/A	N/A
Elektrifitseeritud	↗	0 km	50	N/A	450 km	N/A	N/A

⁶³ Allikas: MKM

⁶⁴ Allikas: Elron

⁶⁵ Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus

uute raudteede pikkus, km ⁶⁶ (SF väljundindikaator)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Möödikute selgitused

Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic: Rail Balticu raudtee ehitamine on jagatud etappideks: risted riigi ja kohalike teedega ning elektri- ja gaasi põhivõrkudega; terminalid jt kohalikud objektid (nt kohalikud peatused, veeremidepood); raudtee põhitrass. 2025. aastaks on valminud raudtee lõik Tallinnast Pärnuni ehk ligi 60% raudteest. 2030. aastaks on Rail Balticu raudtee Eesti osa ja kogu sellega seonduv infrastruktuur 100% valmis ja kasutuses.

Ühendusajad Tallinna-Narva, Tallinna-Tartu, Tallinna-Viljandi ja Tallinna-Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad: Rail Balticu raudtee väljaehitamisel tekib uus ja kiire 1435 mm raudteeühendus Tallinna ja Pärnu vahel, mille tulemusel väheneb sõiduaeg praeguselt kiireimalt liigilt (sõiduautoga) 1h 39 min 42 minutile. 2030.aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn-Narva 1h 45 min, Tallinn-Tartu 1h 30 min, Tallinn-Viljandi 1h30min.

Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus: Raudteede õgvendamine Tallinna-Tartu ja Tapa-Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geomeetriat.

Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus: 2026. aastaks laiendatakse õhuliinivõrku Narvale, 2029 aastaks Koidula ja Valgani. Elektrifitseerimise käigus ehitatakse 25 kV õhuliini koos vealajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 135 km/h ja 160 km/h.

4.1.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise raudteetranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Riigieelarvelise toetuse vajaduse kaardistamine tagamaks avalikku raudteed omavale raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale tulude ja raudteeinfrastruktuuri majandamise kulude tasakaal, raudteeinfrastruktuuri arendamise lepingute sõlmimine, avalikku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine. Raudteearendusprojektide (nt Rail Baltic jmt) eduka elluviimise koordineerimine. Raudtee valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusametuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TTJA	Raudtee turegulatsioon	Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine, läbilaskevõime jaotamine, raudteevõrgustiku teadaandes esitatud andmete kontroll, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime suurendamise kava heakskiitmine.
TTJA	Rail Baltic arendamise riiklik järelevalve (väline tugiteenus)	Rail Baltic projektiga seotud tegevuste elluviimine

⁶⁶ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus

4.2 Programmitegevus 2: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

4.2.1 Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga.

Tähtsal kohal on Eesti kui mereriigi turundamine, aga ka meremajandusvaldkonna põhjalik analüüs. 2020.aastal algatati merenduse reformid, mille eesmärgiks on Eesti meremajanduse sektori arendamine, kus üheks osaks on suurte kaubalaevade toomine Eesti lipu alla, võimaldades muu hulgas maksusoodustusi.

Programmitegevus panustab ka SF programmiperioodi 2014–2020 (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020” prioriteetse suuna „Jätkusuutlik transport” Ühtekuuluvusfondi meetme „Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamine” tegevusse „jäämurde teenuse osutamiseks vajalike sadamate rekonstrueerimine” ja meetme „Raudteeliikluse arendamine ja erinevate liikumisviiside ühendamine” tegevusse „keskkonnasõbralike ja vähese CO₂ heitega transpordisüsteemide, sh siseveeteede ja meretranspordi, sadamate ning eri transpordiliikide ühendamine, parendamine, rekonstrueerimine või ehitamine”.⁶⁷

Programmitegevus panustab ka SF programmiperioodi 2021–2027 (kuni 2029.a lõpuni) prioriteetsesse suunda nr 2, mille eesmärkideks on kliimamuutustega kohanemine, riskide ennetamine ja katastroofidega toimetulek, suurendada elurikkust, rohelist taristut linnakeskkonnas ja vähendada saastet. Prioriteetsesse suunda panustatakse sekkumisega „Sadamate akvatooriumi kaitse”. Kaitse kliimamuutuste mõjude eest (sagenenud tormiperioodid ja sellega kaasnevad mereveetaseme kiired muutused ning üleujutused) näeb ette muulide ja lainemurdjate väljaehitamise avalikku liinivedu ja regionaalset liikuvust tagavates sadamates. Lisaks on kliimamuutuste mõju toonud kaasa madalas rannikumeres asuvate laevateede navigatsioonitingimuste halvenemise. Ohutuks laevaliikluseks vajaliku pideva kordussüvenduse vajaduse vältimiseks tuleks olemasolevad suuremad laevateed rekonstrueerida või ehitada alternatiivsed läbipääsud avaliku liiniveo tagamiseks, millele peavad eelnema geoloogilised uuringud ja tasuvusanalüüs.

Transpordiamet on 2023. aastaks tellinud täiendava veomahu Virtsu-Kuivastu liinile, mis eeldab vedaja TS Laevad OÜlt täiendava lisalaeva liinile toomist. 2020. aastal tehti ettevalmistusi laeva tellimiseks, mis oleks hübriidlaev ja kasutaks maksimaalselt ära nii kaldataristu elektritoite võimalusi, samuti meresõidul tekkivat energiat. 2021. jooksul tehakse ettevalmistusi otsuse langetamiseks liikudes suuri paevlaevaliine teenindavate laevade üleminekuks säästvamatele kütustele 2026. aasta oktoobrist kui algab uus 10-aastane avaliku teenindamise lepinguperiood.

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

- Jätkub SF 2014–2020 perioodi raames avaliku liiniveo teenindamiseks riigi sadamate rekonstrueerimine, aastatel 2022–2023 summas 0,7 mln eurot.
- Talvise navigatsiooni tagamine⁶⁸, 2022.a baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 mln eurot.
- Rukki kanali süvendamine, 2022. aastal 0,3 mln eurot ja 2024. aastal 0,3 mln eurot.
- Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine 2022. aastal summas 0,21 mln eurot.

⁶⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103092020004?leiaKehtiv>

⁶⁸ **Veetaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurde** oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurde teenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jäätub. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsiposisioonis.

- Rohuküla sadamas Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistuse kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,1 mln eurot, sh 2022. aastal summas 0,094 mln eurot.
- Keri tuletorni rekonstrueerimise esimene etapp, 2022. aastal 0,128 mln eurot.
- SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatisi ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF toetuse mahus 9,5 miljonit eurot, 2022. aastal summas 1,1 miljonit eurot.
- Säästva transpordi projekt (elektrilise parvlaeva soetamiseks), taotlemisel Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames eeldatavas mahus 40 miljonit eurot, millest 2023. aastal CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,503 miljonit eurot.
- Lisaks jätkatakse 2022. aastal veeteetasude vähendatud määraga seni kehtinud 50% asemel 25%, mis toob kaasa endaga tulude vähenemise eelarves hinnanguliselt 4,5 miljonit eurot. Kuna jätkuv Covid-19 kriis mõjutab endiselt tugevalt reisiparvlaeva liiklust ning veeteetasud on otseselt seotud laevakülastustega, siis mõju võib muutuda.

Oodatavat tulemust aitab oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistus.

4.2.2 Mõõdikud

Tabel 11

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)*	Vahetase SF (2024)	Vahe-sihttase (2025)	Lõpptase SF (2029)	Sihttase (2035)
Jäämurde teenuse tagamine ⁶⁹	→	100%		100%		100%
Mõõdetud Eesti mereala ⁷⁰	↗	67%		77%		100%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ⁷¹		0	3	N/A	4	N/A
Eestisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ⁷²	↘	16,43 kt (2019)	N/A	11 kt (Virtsu-Kuivastu oleks elektri peal)	N/A	4,33 kt

* algtaseme aasta on märgitud iga mõõdiku taseme alla, kui 2020^a taset ei ole teada

Mõõdikute selgitused

Jäämurde teenuse tagamine: Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jäätub. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsipositsioonis.

⁶⁹ Allikas: MKM meremajandusosakond

⁷⁰ Allikas: MKM meremajandusosakond

⁷¹ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus

⁷² Allikas: MKM

Möödetud Eesti mereala: Üldkasutatavad laevateed ja merealad on mõõdistatud aastaks 2035. Hetkel on mõõdetud 60% Eesti üldkasutatavatest laevateedest ja merealast. Mõõdistamiseks kasutakse kaasaegseid tehnoloogilisi lahendusi (LIDAR tehnoloogia).

Uute lainemurdjatega sadamate arv: Lühikese külmaperioodiga jäävabad ja tormised talved on osutunud kiiresti kasvavaks riskiks sadamarajatiste säilimisele ning erinevate laevade/ujuvaluste ohutule teenindamisele. Kaitserajatiste (muulide, lainemurdjate) puudumine toob kaasa sadamarajatiste (kaide, rampide, akvatooriumi) kasuliku eluea kiire lühenemise. Tavapäraselt, muulidega kaitstud veealal või tormiperioodiks jäätuva merega, peaks betoonist sadamakai kasutusiga olema vähemalt 50 aastat (hetkel u 25 aastat). Sagenevate tormide ja suureneva lainetuse tingimustes võib ehitusekspertide hinnangul rajatiste kasulik eluiga väheneda kuni 2 korda, ekstreemsete olude jätkudes ka märksa kiiremini. SF perioodil 2021–2027 uuendatakse kuni 4 AS-i Saarte Liinid sadamat, mille tagatud kasutusiga saab olema 50 aastat.

Eestisesese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaihenduste nullheitele viimisega: indikaatoriga panustatakse kliimaeesmärkide saavutamisse parvlaevade taastuenergiale viimse kaudu. Siseriikliku parvlaevanduse 0-heitele viimise mõju Eestisesesele merendusele on 12,1 kt CO₂ vähenemist.

4.2.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Veetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Mere- ja siseveelaevaliikluse, nende keskkonnakaitse, merenduse transpordikoridoride rahvusvahelise konkurentsivõime, kaubandusliku meresõidu ja sadamate tööga seotud riigi arengukavade väljatöötamises osalemine ning elluviimise ja tulemuslikkuse seire ning vajadusel transpordipoliitikasse muudatuste sisse viimine. Laevade Eesti lipu alla toomise soodustamine ja Eesti sadamate ja merekoridoride rahvusvaheline tutvustamine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, IMO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate ja transpordivahendite, Eesti veeteede taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate ja veeteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes, perioodil 2014–2020 kuni 2023.a lõpuni).
TA	Veetaristu ehitamine ja remontimine, jäämurre	Üldkasutataval veeteel hüdrograafilise mõõdistamise teostamine, jäämurde tööde korraldamine. Laevateede, navigatsioonimärgistuse ja veeliiklust reguleerivate alade planeerimine üldkasutataval veeteel, sealhulgas laevateede korrashoiu korraldamine. Navigatsioonimärkide ja raadionavigatsioonisüsteemide haldamine, kaasajastamine ja paigaldamine ning vastavate infosüsteemide haldamine.

4.3. Programmitegevus 3: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

4.3.1. Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundasid, muuhulgas digiteerides õhutransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnajalajälge.

Programmitegevus panustab ka SF programmiperioodi 2014–2020 (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020” prioriteetse suuna „Jätkusuutlik transport” Ühtekuuluvusfondi meetme „Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamine” tegevusse „TEN-T lennujaama rekonstrueerimine”.⁷³

Arengukava lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses kaks prioriteetset arengusuunda:

1) Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaatilisem õhuruum.

Mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-Space⁷⁴) kontseptsiooni rakendamine aitab digitaliseerida Eesti lennundust ja aitab tõsta eestkõnelejaks kogu maailmas.

- E-lennunduse arendamine avab tee lennundusse innovaatilistele ning sh *start-up* ettevõtetele.
- Drooniteenuste kasutuselevõtt aitab suurendada teiste sektorite ettevõtete loodavat lisandväärtust.
- U-space taristu väljatöötamine kasvatab mehitamata lennunduse lahendusi linna- ja hajaasustusega keskkonnas ning toetab loodussäästlike eesmärkide saavutamist ja elukeskkonna väärtuse kasvu (toetab igakülgset *Smart City* lahendusi).

Arendades uusi tehnoloogiaid nagu U-Space, annab see võimaluse veelgi tõhusamalt korraldada lennuliiklust ning tagada lennundusohutust, mis võimaldab mehitamata lennuliikluse ohutu koostoimimise mehitatud lennuliiklusega. U-Space annab võimaluse uute teenuste tekkeks, näiteks pakivedu linna- ja hajaasustusega keskkondades, ehitusvaldkonnas inspekteerimiseks, ka inimeste taksolendudeks ning paljudeks muudeks teenusteks. Mehitamata lennuliikluse süsteemi rakendamine loob võimaluse uute tehnoloogiate kasutuselevõtuks. Mehitamata õhusõiduki käitajatele luuakse kõik vajalikud eeldused teadlikuks tegevuseks õhuruumis ning parameetrid, mille kohaselt tegevusi ohutult läbi viia.

Tegevused:

- Riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks.
- Riigi järelevalve võimekuse tugevdamine.
- Riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine.

2) Lennukaubandus: „Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmpunkt”.

Kaubavedu lennutranspordiga on üheks olulisemaks ärivaldkonnaks lennunduses tervikuna. Kaubavedu genereerib kõrge lisandväärtusega tööhõivet ja on oluliseks tuluallikaks lennujaamadele ja lennuettevõtjatele. Arenenud lennukaubaveo sektor on ka oluline komponent riigi konkurentsivõime tõstmisel.

Tuginedes statistilistele näitajatele läbib Tallinna lennujaama kordades vähem lennukaupa kui naaberriikide lennujaamu. Vahed on kuni 15-kordsed vastavalt võrdluses Riia ning Helsinki Vantaa lennujaamaga. Kaubaveo seisukohalt on tähtis, et kasutusel oleks laiakereline lennukitüüp. Regioonis

⁷³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103092020004?leiaKehtiv>

⁷⁴ UTM – Unmanned Traffic management, mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteem/U-Space

U- space õhuruum on geograafiline piirkond, milles pakutakse erinevaid teenuseid (e-registreerimine, e-identifitseerimine, geotarastus, kuid ka lendude planeerimine ja heakskiit, lendude jälgimine, õhuruumi dünaamilisus ja liidestus lennujuhtimissüsteemidega).

U – space loob valiku uusi teenuseid ja selle käigus luuakse uued protseduurid, mis tagavad ohutu ja efektiivse õhuruumi kasutuse mitmete mehitamata õhusõidukite poolt üheaegselt. U-Space peamised printsiibid:

-Tagab kõikide õhuruumikasutajate ohutuse (ka mehitatud õhusõidukid)

-Loob võimalused uuteks drooniteenuste tekkeks

-Garanteerib õhuruumi kasutuse kõigile osapooltele

-Suuremal hulgal mehitamata õhusõidukeid saab õhuruumis liikuda

opereerivate lennuettevõtjate tegevusele tuginedes saab väita, et lisanduv kaubaruum täidetakse lisaks kohalikule lennukaubale lisanduva transiitkaubaga (kaup, mis liigub või hakkab liikuma Tallinna kaudu). See mudel tõstaks ASi Tallinna Lennujaam lennukauba töötlemises uuele tasemele.

Lennukauba liikumise eelduseks on:

- kaubakäitlemiseks vajaliku taristu olemasolu, mis rahuldab kaubaomanike ning vedajate vajadused;
- toetuste olemasolu ehk riigi tugi selleks, et Tallinnast saaks regulaarselt opereeriva ja võimalikult laia liinivõrguga lennufirmade sihtkoht – hetkel riigi rahaline toetus puudub, samuti tuleks tagada vajalikud ressursid lennukaubandusega tegelevatele ekspertide ja pädevuste näol AS-is Tallinna Lennujaam.

MKM-i roll on luua võimalused ning õiguslik alus lennuühenduste pidamiseks vastavate täiendavate lennunduskokkulepete (lennuliikluse lepingute) sõlmimise kaudu.

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

- 2023. aastal lõpeb AS-i Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk on suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust. Projekti eelarve aastatel 2022–2023 summas 8 mln eurot, sh 2022.a summas 4 mln eurot.
- Jätkub toetuse maksmine AS-ile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,7 mln eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus AS-ile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 mln eurot aastas.
- Alustatakse toimiva mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-Space) ettevalmistavate tegevustega eesmärgiga, et see valmiks aastaks 2022 ning et see oleks valmis maailma juhtivatele teenuse pakkujatele aastaks 2023.
- Aastaks 2025 toimuvad kaubalennud Aasiast 3 korda nädalas.⁷⁵
- Tallinna lennujaamas saavutatakse aastane kaubaveomaht 50 000 tonni aastaks 2025.

Oodatavat tulemust aitab oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiameti lennundusteenistus.

4.3.2. Mõõdikud

Tabel 12

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)	Vahesihhtase (2023)	Sihttase (2035)
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, %	↗	0%	20%	100%

Mõõdiku selgitus

Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades: Kavandatakse tegevused järgmistes etappides: 2021.

⁷⁵ Lennuühenduste loomise ja laiendamise osas on MKMil roll sõlmida vastavad kahepoolsed lepingud vastavate kolmandate riikidega, kui seda ei tee samaaegselt EL. See on esmane alus reisijate- ja kaubalendude alustamiseks Aasia suunal, v.a Hiina, kellega on kehtiv lennunduskokkulepe olemas.

aastal luuakse strateegia: „mis, kuidas, kuhu, mis teenused“, 2022. aastal luuakse keskus Tallinnas, 2023. aastal toimub uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) testimine prototüüplennujaamas, 2024. aastal algab irdtorni teenuse võimekuse loomine teistesse regionaallennujaamadesse. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades.

4.3.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Õhustranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise õhustranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Valdkonnas esitatud ettepanekute analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, ICAO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Ühenduvuse ja lennujaamade taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduse kaardistamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Lennunduse valdkonna riigiabi küsimuste lahendamises osalemine. Lennunduse valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (perioodil 2014–2020 kuni 2023.a lõpuni).

4.4. Programmitegevus 4: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

4.4.1. Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on säilitada ja parendada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, et muuta liiklemine mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu lipipääsetavust.

Programmitegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu erieesmärgi „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)“ ning Eesti poliitikaeesmärgi – **Ühendatum Eesti** – saavutamisse.

SF programmiperioodil 2021–2027 (aastaks 2029) ehitatakse Ühtekuuluvusfondi toel 47 km ulatuses 2+1 või 2+2 teelõiku TEN-T võrgustikul, et täita Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013, üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest tulenevate üle-euroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamise suuniste elluviimine st väljaehitamine vastavalt TEN-T teede liiklusohutuse (eritasandilised ristmikud) ja keskkonnanõuetele (sh loomatarad, ökoduktid, müraseinad jm).

Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, aastaks 2030 olema väljaehitatud. TEN-T üldvõrk peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050 (sh Narva suund).

Programmitegevus hõlmab ka **SF programmiperioodi 2014–2020** (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020“ prioriteetse suuna „Jätkusuutlik transport“

Ühtekuuluvusfondi meetme „Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamine“ tegevustesse „maanteelõikude rekonstrueerimine või uuendamine“ ja „uute maanteelõikude ehitamine“.⁷⁶

Jätkatakse investeeringuid arvestatava kasutusega kruusateedele tolmuvabade katete ehitamisse, eesmärgiga ehitada mustkatted kõikidele riigi kruusateedele, mille aasta keskmine liiklussagedus ületab 50 autot ööpäevas, aastaks 2030.

Vabariigi Valitsuse poolt seatud eesmärkide elluviimiseks ja riigi teedevõrgu jätkusuutlikuks korrashoiuks on vaja senist tehoiu rahastamise mahtu suurendada keskmiselt ca 200 mln aastas.

Programmitegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu⁷⁷ rajamisse.

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

- Jätkub Riigimaanteede tehoiukava elluviimine, milles tähtsamad ehitusobjektid on Tallinna–Tartu maanteel Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 tee ja Riia ristmiku ning Tallinna ringteel Kanama–Valingu 2+2 tee ehitus kogusummas 58,3 mln eurot.
- Pärnu-Ikla maanteel jätkub 2022–2023 Pärnu-Uulu 2+2 tee ehitus, 2022–2023 ehitatakse Sauga–Pärnu 2+2 tee ehitus kogusummas 56,7 mln eurot.
- Rajatakse 2 raskeveokite parklat Tallinna ringteel Venekülas ning Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel Laeval.
- Kattega teede säilitus- ja taastusremont summas 36 mln eurot.
- Sildade taastusremont summas 6,7 mln eurot.
- Kattega teede rekonstrueerimine summas 24 mln eurot.
- Kaitseministeeriumiga koostöös EL Military Mobility programmi raames vahendite eraldamisel alustatakse Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitust 2024. aastal.
- Jätkatakse riigi kruusateedele mustkatte ehitamist kogusummas 10 mln eurot.
- Jätkatakse järgnevat aastate taristuinvesteeringute projektide ettevalmistamist (sh projekteerimine, keskkonnamõju hindamine, maade omandamine jne) kogusummas 18,4 mln eurot.
- Säästvaid liikumisviise soodustava taristu rajamine 2022. aastal (8 kergliiklusteed ja 5 bussipeatustega seotud objekti) summas 2,5 mln eurot.

Kohalike teede korrashoiuks eraldatakse:

- Toetusfondist valemipõhise toetust 29,3 mln eurot aastas.
- Juhtumipõhise teede hoidu toetatakse 7 mln euro ulatuses.
- Ühtekuuluvusfondi toetust Narva linnale (jätkatakse Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn.) transiitree rekonstrueerimiseks, aastal 2022 summas 4,7 mln eurot.

Oodatavat tulemust aitab oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiameti maanteehoiuteenistus.

4.4.2. Mõõdikud

Tabel 13

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)	SF vahetase (2024)	Sihttase (2025)	SF lõpptase (2029)	Sihttase (2030)	Sihttase (2035)
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-	↗	30%	N/A	38%	N/A	66%	N/A

⁷⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103092020004?leiaKehtiv>

⁷⁷ Rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse kergliiklust läbi võrgulise tähtsusega kergliiklusteede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühendusteede näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ⁷⁸ (%)							
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn- Pärnu-Ikla ⁷⁹ (%)	↗	19%	N/A	27%	N/A	70%	N/A
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ⁸⁰ (IRI, mm/m)	→	2,62	N/A	≤2,6	N/A	≤2,6	≤2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T ⁸¹ (km)	↗	0	10 km	N/A	47 km	N/A	N/A

Möödikute selgitused

Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 objektide nimekirjale.

Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn-Pärnu-Ikla vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 objektide nimekirjale.

Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2021–2030“. **Möödikuks on teede tasetaseme näitaja ehk IRI (ingl. k *International Roughness Indeks*).** IRI on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasetasem, mida väiksem on IRI väärtus. IRI 2,6 mm/m korral on sõidumugavus hea ja rahuldava taseme piiril ning teevõrgu elukaarekulud optimaalsed. Väga hea taseme, IRI <1,5 mm/m, saavutamise eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.

Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 TEN-T võrgu objektide nimekirjale.

4.4.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Maanteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine maanteetranspordipoliitika elluviimiseks, sh õigusloome. Transpordipoliitika otsuste tegemiseks sisendi andmine. Üleriigilise ja rahvusvahelise maanteetranspordi taristu arendamise ja säilitamise kavandamine (sh riigiteede teehoiukavade väljatöötamine). Kohalikele omavalitsustele kohalike teede juhtumipõhise toetuse eraldamine. Maanteede valdkonnas

⁷⁸ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁷⁹ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁸⁰ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁸¹ Allikas: Transpordiamet, SF projektaruanded

		transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine.
TA	Taristu ehitamine ja remontimine	Tee ehituse projekteerimine, auditeerimine, ehitusekspertiiside korraldamine, projektide läbivaatamine ja kinnitamine, maade omandamine, ehitushangete läbiviimine ja lepingute sõlmimine, omanikujärelevalve korraldamine, ehituslepingute haldamine ja järelevalve ning ehitusobjektide vastuvõtmine. Samuti garantiiperioodi monitooring ja kvaliteeditunnistuse väljastamine.
TA	Teetaristu korrashoid	Korrashoiuhangete läbiviimine, lepingute sõlmimine ja haldamine. Maade haldamine, tee ohutuse kontrollimist, kriisi reguleerimise korraldamist, riigiteede kaitsevööndi järelevalvet.

4.5. Programmitegevus 5: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

4.5.1. Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust, toetades suuremates linnapiirkondades:

- terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamist (fookus kesklinnadel) ning parandades rattaparkimise võimalusi;
- arendades välja ja parandades olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti (tagades mugavad ümberistumisvõimalused, valgustus, ilmastikukaitse, aastaringne ligipääsetavus, (ratta)parkimisvõimalused jm);
- uute trammiliinide rajamist Tallinna linnapiirkonnas.

Programmitegevus panustab peaaesjalikult SF programmiperioodil 2021–2027 Euroopa Liidu poliitikaeesmärgi „Rohelisem Euroopa“, Eesti kontekstis „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi nr 3 saavutamisse: „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku ja mitmeliigilist riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi liikuvust“.

Programmitegevus panustab ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021-2030.

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

Tabel 14

Mõõdik (SF tulemusindikaator)	Trend	Algtase (2020)	Lõpptase (2029)
Uue või uuendatud sihtotstarbelise jalgrattataristu kasutajate arv aastas	↗	0 in	720 000
Uute või uuendatud mitmeliigiliste sõlmpunktide kasutajate arv aastas	↗	0 in	540 000
Uue trammistaristu kasutajate arv aastas	↗	0 in	720 000

- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse uusi või uuendatakse mitmeliigilisi ühistranspordi sõlmpunkte (suuremates linnapiirkondades (Tallinn, Tartu, Pärnu), eeldatavas ERF toetuse mahus 16 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse Tallinnasse uut trammistaristut eeldatavas ERF toetuse mahus 40 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse uut või uuendatakse sihtotstarbelist jalgrattataristut Eesti

- suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu) eeldatavas ERF toetuse mahus 40 miljonit eurot;
- RRF kaasabil rajatakse hiljemalt 2026. aasta 31.augustiks Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 26 miljonit eurot, 2022. aastal summas 6,5 miljonit eurot;
- Säästva linnalise transpordi (bussid, trammid) soetuse toetamiseks Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames (taotlemisel) eeldatavas summas 15 miljonit eurot.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada Transpordiamet ja kohalikud omavalitsused (Tallinn, Tartu, Pärnu).

4.5.2. Mõõdikud

Tabel 15

Mõõdik (SF väljundindikaator)	Trend	Algtase (2020)	Vahetase (2024)	Lõpptase (2029)
Uue trammitaristu pikkus, km ⁸²	↗	0 km	0 km	3 km
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ⁸³	↗	0 tk	0 tk	1 tk
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km ⁸⁴	↗	0 km	0 km	10 km

Mõõdikute selgitused

Uute trammiteede pikkus: Toetatud projektidest rahastatavate uute trammiteede pikkus. Näitaja hõlmab kogu linnapiirkonda, st et nii linna- kui ka linnalähiline. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ärakasutamine võimaldab ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide läbilaskvuse tagamiseks. Sekkumine parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.

Uued või uuendatud mitmeliigilised ühendid: Toetatud projektidest rahastatavate uute või uuendatud mitmeliigiliste sõlmpunktide arv, mis hõlbustab erinevate transpordivahendite ja liikumisviiside kasutamist ja kombineerimist kauba- või reisijateveoks, parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust ja ligipääsetavust ning tõstab selle konkurentsivõimet. Sellega soodustab sekkumine säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist, pöörates tähelepanu kasutajakogemusele - mugavusele, ligipääsetavusele, ohutusele, sõlmpunktideni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm.

Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu: Toetatud projektidest rahastatava uue või oluliselt uuendatud sihtotstarbelise jalgrattataristu pikkus, fookusega suuremate linnapiirkondade kesklinnadel. Spetsiaalne eraldatud jalgrattataristu hõlmab nõuetekohaselt märgistatud ja linnade rattastrateegiates välja toodud kvaliteedikriteeriumitest lähtuvaid jalgrattateid. Sekkumine soodustab aktiivsete liikumisviiside kasutamist, tõstab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuse- kui ühiskonnagrupidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.

⁸² Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁸³ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁸⁴ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

4.5.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Keskonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine	Riigi ja suuremate linnapiirkondade vahelise koostöö korraldamine keskkonnahoidliku transporditaristu arendamiseks. Linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks kujundamine, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu (sh rattateede, kergrööbastranspordi ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamine) ning ühistranspordi viimine taastuenergiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (perioodil 2021–2027).

4.6. Programmitegevus 6: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

4.6.1. Eesmärk

Programmitegevuse eesmärk on liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutusalase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks.

Programmitegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu liiklusohutuspoliitika pikaajaliste eesmärkide saavutamisse vähendada liikluses hukkunute arvu 2050. aastaks nullini.

Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskavas 2020–2023 on kolm mõõdikut: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv ning hukkunud ja raskesti vigastatud kokku, elluviimiskavas kavandatud 142 tegevust.

Valdkonnas vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja 71 tegevust, valdkonnas ohutu liikluskeskkond 52 tegevust. Valdkonnas ohutu sõiduk 11 tegevust ja liiklusohutust toetavas valdkonnas 8 tegevust.

Elluviimiskavas on kajastatud aastateks 2020–2023 liiklusohutusele kavandatav koguvajadus 19 849 000 eurot, millest 2022. aastal 5 204 000 eurot ja 2023. aastal 5 628 500 eurot. Oluline on silmas pidada, et tegevused mõjutavad üksteist ning mõju on kumuleeruv ehk elluviimiskavaga seatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik nende kõigi samaaegne rakendamine.

Järelevalve eesmärgiks raudteedel on, et ettevõtjad tagaksid raudteesektori ohutu töötamise, riiklike nõuete asjakohase rakendamise ning maandatud on raudteesüsteemist lähtuvad võimalikud riskid ja ohud keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.

Ohutu veeliikluse aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapere liikmed, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Transpordiamet loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelevalvet nii rahvusvahelisel kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelevalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme. Veeteede taristu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Transpordiameti järelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusalast teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti merenduspoliitikast, mille üheks elluviijaks on Transpordiamet.

Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult

ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõttes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil läbi korrigeerivate tegevuste ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente.

Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamaks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast.

Programmitegevuse elluviimise tulemusena

Kui kõik Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2020–2023 meetmete tegevused kogu mahus täidetakse, võimaldaks see elluviimiskava kestuse jooksul säästa hinnanguliselt vähemalt 122 inimelu ja vältida vähemalt 464 inimesele raskete vigastuste teket. Tulemuslikkuse hindamiseks on liiklejate kategooriate osas eesmärgi täpsustatud, nähes ette kolme aasta keskmised sihttasemed jalakäijate (mitte enam kui 47 hukkunut ja 104 raskesti vigastatud), jalgratturite (mitte enam kui 4 hukkunut ja 34 raskesti vigastatud), mootorsõidukijuhtide (mitte enam kui 51 hukkunut ja 196 raskesti vigastatud) ja sõitjate (mitte enam kui 20 hukkunut ja 130 raskesti vigastatud) lõikes.

Arvestades liikluses riigile tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju iga hukkunu (2 052 542 eurot), invaliidistunu (698 160 eurot) ja vigastada saanuga (26 728 eurot) kaasnevalt, on vajaminevate investeeringute kogumaksumus kordades väiksem ärahoitavast kahjust.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: TA ning TTJA.

4.6.2. Mõõdikud

Tabel 16

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)*	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)	Sihttase 5 (2025)
Liikluskäitumise muutuse indeks ⁸⁵ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	↗	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8
Ärillises- ja mitteärillises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ⁸⁶	↘	1,05	1,03	1,01	0,99	0,97	0,95
Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei	↘	0,55 ⁸⁸ (2016–	0,38	0,35	0,3	0,25	0,2

⁸⁵ Allikas: TA

⁸⁶ Allikas: TA

⁸⁸ 2015-2019 keskmine näitaja oli 0,4. 5 aasta keskmist 2016-2020 tõstab väga oluliselt 2018. aasta, mil toimus palju juhtumeid ning avaliku raudteeohutuse taseme näitaja oli 1,29. 2020.aasta näitaja oli 0,35 (seoses 2 hukkunuga juhtumiga, samas puudub 17.02.21 seisuga PPA kinnitus, kas tegemist oli õnnetusjuhtumite või tahtlike tegevustega).

ületa 0,2 aastaks 2025 ⁸⁷		2020)					
Laevaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust ⁸⁹	→	4	<5	<5	<5	<5	<5

* algtaseme aasta on märgitud iga möödiku taseme alla, kui 2020%a taset ei ole teada

Möödikute selgitused

Liikluskäitumise muutuse indeks: liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite⁹⁰ mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algtase kuni 2020. aasta tase) fikseeritud muutustel.

Liikluskäitumise indeks on väljendatav 10-punktilisel skaalal. See on üle kantav ka %-skaalale 1-100, väljendades sellisel kujul liikluses positiivselt käitujate osakaalu vastavate üksikindikaatorite keskmise väärtusena.

Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis: Euroopa keskanalmebaasi ECCAIRSi põhjal on aasta jooksul toimunud lennuõnnetuste ja selliste juhtumite, mis oleksid võinud väga tõenäoliselt lõppeda lennuõnnetusega 10 000 lennutunni kohta, võrreldes eelnevate aastatega selgelt vähenemistrendis.

Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025: Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat: hukkunute arv, vigastatute arv ning tõenäoliste tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv. Hukkunute ja vigastatute arvul on näitajas erinev osakaal. Tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv arvestatakse hukkunute koguarvust välja, sest see element ei ole raudteeohutusega põhjus-tagajärg seoses, vaid kolmanda osapoole tegevus. Avaliku raudteeohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongikilomeetritest. Näitaja erineb aastati seetõttu, et Eestis on avaliku raudteeohutusega seotud juhtumite arv statistilises mõttes väike. Iga üksiku juhtumi osakaal selles näitajas on suur. Sellest on tingitud see näitaja suur muutlikkus aastate kaupa. Sisendina kasutatakse raudtee-ettevõtjate poolt TTJA-le edastatud andmeid juhtumite ja sõidetud rong-kilomeetrite osas.

Laevaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust: Ohutuse taset on võimalik mõjutada läbi tõhusama järelevalve veesõidukite tehnilise seisukorra ja veeliiklejate väljaõppe üle ning tagades ohutud tingimused meresõiduks õigeaegse ja täpse navigatsiooniinfo kaudu.

4.5.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine õhu-, vee- ja maismaasõidukite (sh raudteeveeremi) tehnonõuete, õhu-, mere- ja maismaaliikluse ning liiklus- ja transpordiohutusega seotud valdkondades transpordi poliitika

⁸⁷ Allikas: TTJA

⁸⁹ Allikas: TA

⁹⁰ Üksikindikaatorid on väljendatud järgmiste liikluskäitumist mõjutavate teemade kohta: mobiiltelefoni kasutamisest hoidumine mootorsõiduki juhtimise ajal, punase fooritule ja kollase fooritule nõudest kinnipidamine sõidukijuhtide poolt, punase fooritule nõudest kinnipidamine jalakäijate poolt, jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal, turvavöö kinnitamine sõiduautos, eraldi sõidukijuhtide, laste ja täiskasvanud sõitjate poolt (täiskasvanud sõitjate osas eraldi nii esi- kui tagaistmel), turvavöö kinnitamine bussis, jalgratturikiivri kandmine täiskasvanute ja laste poolt, jalakäijahelkuri kandmine täiskasvanute ja laste poolt, suurima lubatud sõidukiiruse järgimine asulas ja asulavälisel teel (asulavälisel teel eraldi põhi- ja tugimaanteedel ning väiksematel maanteedel), alkoholi mõju all sõidukijuhtimisest hoidumine, alkoholi tarvitanud juhiga kaasasõitmisest hoidumine, raudteeülesõidukohal punase fooritule nõude järgimine, eraldi nii enne kui pärast rongi möödumist, raudteeülesõidukohal tõkkepuu nõude järgimine, eraldi nii enne kui pärast rongi möödumist.

	selle elluviimise korraldamine	elluviimiseks ja selle järelevalveks ning valdkondliku sisendi andmine transpordipoliitika otsuste tegemiseks. Valdkonna poliitika analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös. Riigi arengukavade väljatöötamises, elluviimises ja tulemuslikkuse seires osalemine.
TTJA	Raudteeohutuse järelevalve korraldamine	Veeremi, raudteeinfrastruktuuri, veeremi hooldusüksuste ja veeremi ehitajate nõuetele vastavuse kontroll. Järelevalveplaani koostamine ja kinnitamine, järelevalvetoimingute ettevalmistamine ja läbiviimine sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TTJA	Tegevus- ja kasutusõiguste andmine (raudteeohutus)	Ohutustunnistuse, ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse väljastamise üle otsustamine, eksamineerija tunnustamine, veduri diiselmootori tüübikinnitus, raudteerajatise ja raudteeveeremi registreerimine.
TA	Liiklusharjumuste kujundamine	Liiklushariduse korraldamine koostöös haridusasutuste ning omavalitsustega ja liiklusohutusosalase teadlikkuse tõstmine läbi teavitustegevuste ja võrgustikutöö. Liiklusharidusalaste koolituste korraldamine, õppematerjalide väljatöötamine ja tagamine haridusasutustele. Sotsiaalkampaaniate (helikopterid, droonid, väikelaevad) korraldamine artiklite, teabematerjalide koostamine, e-õppekeskkonna haldamine.
TA	Liikuvusega seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine	Juhtide ja liiklusvahenditega seotud lubade väljastamine füüsilistele ja juriidilistele isikutele (maantee, lennundus, veeteed), nt sõiduki juhiluba, suur- ja raskeveokite eriluba jmt.
TA	Järelevalve korraldamine	Ohuproгноosi koostamine ja järelevalvetegevuste läbiviimine (maanteed, veeteed, õhuteed, ühistransport). Täpsem eesmärk on tagada Transpordiametile seadusega ülesandeks seatud valdkondade üle õiguspärane, korrektne, ühetaoline ja sõltumatu järelevalve teostamine. Järelevalvemenetlus hõlmab endas rikkumise märkamist, hinnangut ohu iseloomule, soovitatavate eesmärkide sõnastamist, toiminguid sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TA	Liiklusinfo (sh laevaliikluse ja navigatsiooni) edastamine	Navigatsiooniteabe kogumine, koostamine ja levitamine. Laevaliiklusteenuse osutamine ja laevaliikluse korraldamise süsteemi haldamine. Maanteeinfo kogumine, koostamine ja edastamine. VMS märkide haldamine ja tark tee süsteemi haldamine.
TA	Taristuga seotud lubade väljastamine	Maantee ja veete taristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ja juriidilistele isikutele, nt hüdrograafiliste mõõdistustööde tegevusluba, tee liiklusväliseks tegevuseks kasutamise luba jmt.

5. Meede 2: Liikuvus

Liikuvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega kogu reisijatekonna mugavamaks ja kiiremaks muutmine. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavust ja ligipääsetavust (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse), ühistranspordiliinide toimivust, ümberistumisaegade mõistlikkust (graafikute ühildamine)

jmt, eesmärgiga pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Selleks, et ühistransporditeenus oleks kõigile ühiskonnagruppidele kättesaadav on oluline järgida ka kaasava disaini põhimõtteid nii transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni) kui seda, et liikumisinfo (sh piletimüük) on kõigile kättesaadav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis). Muuhulgas tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, põimides nt rattaringluse ühistranspordiga ühtseks tervikteenuseks, laiendades seeläbi ühistranspordi efektiivset teeninduspiirkonda või arendades nõudetransporti.

Meetme eesmärk

Meetme eesmärk on liikuvuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.

Suurimad väljakutsed **ühistranspordis on jätkuvalt seotud hajaasustusega** ning perifeersetes piirkondades elavatele inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile ning arendades nõudluspõhist transporti, kus see on mõistlik. **Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine** läbi kvaliteetse ühistransporditeenuse pakkumise.

Ühistranspordi (buss, rong, lennuk, reisiparvlaev) efektiivsemaks korraldamiseks tasuks kaaluda nõudluspõhist ehk **dünaamilist hinnastamist** reisijatele.

Meetme mõõdikud

Tabel 17

Mõõdik (programmitasand)	Trend	Algtase (2019)	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)	Sihttase 5 (2025)
Ühistranspordi sõitjate arv maismaal (tuh, in) ⁹¹	↗	211 692	212 000	221 267	230 845	240 422	250 148

Mõõdikute selgitused

Ühistranspordi sõitjate arv maismaal: Sihttasemed on saavutatavad kooskõlas tegevustega Transpordiameti ühistranspordi elluviimiskavaga, mis omakorda lähtub tegevuste kavandamisel sihist nihutada vähemalt 10% praegustest (2019) autoga tehtavatest liikumistest ühistranspordi ja suurendada ühistranspordi osakaalu motoriseeritud liikumistest 19%-lt 27%-le. Peamine täiendavate ühistranspordi liikumiste arvu kasvu potentsiaal on linnapiirkondades elavate, töötavate või õppivate inimeste igapäevaste liikumiste hulgas (nii linnasiseste liinide kui ka maakonnaliinide ja rongireisijate arvu kasvus) kui ka jalgratta, auto ning ühistranspordi sujuvas kombineerimises.

Tähtsamad projektid ning dotatsioonid:

- Dotatsioonide eelarve transpordi liigiti 2022.a:
 - maanteetranspordi korraldamine 50,2 mln eurot (riigisisene maakonnabusstransport);
 - veetranspordi korraldamine 24,43 mln eurot (riigisisene saarte vaheline parvlaevatransport);

⁹¹ Allikas: Statistikaameti tabel [TS101](#)

- õhustranspordi korraldamine 4,98 mln eurot (riigisisene saarte vaheline lennutransport);
- raudteetranspordi korraldamine 29,6 mln eurot (riigisisene rongitransport).
- Maantee-, vee- ja õhtutarnspordi toetus 2022–2025 kogusummas 319,18 mln eurot.
- Raudteetranspordi toetus 2022–2025 kogusummas 118,48 mln eurot.

Dotatsioonid 2022–2025 kokku moodustavad 437,66 mln eurot.

Ühtlasi aitab meetme mõõdikut saavutada programmegevus „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“, mis panustab suuremate linnapiirkondade aktiivse liikuvuse ja ühistransporditaristu ehitusse ning „Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid“, mis panustab muuhulgas ka säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele ligipääsetavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamisse riigiteedel.

5.1. Programmegevus 1: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine

5.1.1. Eesmärk

Programmi tegevuse eesmärk on tagada inimeste kulutõhus ja nutikas liikuvuse korraldamine, tuues ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muutes selle kasutamise mugavamaks, ligipääsetavamaks ja kiiremaks läbi selle ühtse ja targema korralduse ja planeerimise, digitaliseerimise ning nutikama sõiduõiguse ja piletimüügi korralduse. Linnapiirkondades on eesmärk tagada ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömodelite abil tagamaks parem koordineatsioon erinevate transpordiliikide ja -korraldajate vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelränne osakaalu. Kaupade liikumisel läbi Eesti on eesmärk tõsta maismaatranspordi, lennunduse ja laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete lahenduste kaudu.

Programmegevuse elluviimise tulemusena

- jätkatakse ühistranspordi korraldusmodelite tõhustamisega;
- ühistransporditeenus on üle-eestilisel ja regionaalsel tasandil paremini koordineeritud ja teenuse arendustegevused soodustavad ühistranspordisüsteemi kui terviku kasutamist (Ühistranspordi arenguprogrammi 2025 tegevuste elluviimine);
- üle-eestiline ühistransporditeenus on senisest paremini kättesaadav, parema teenusetasemega ning positiivsema kasutajakogemusega;
- ühistranspordi ja liikuvusteenuseid puudutav info on paremini integreeritud, kättesaadav ja ligipääsetav, inimesed on teadlikumad erinevatest liikuvusteenustest ja säästvate liikumisviiside eelistest;
- ühistranspordi ja liikuvuse planeerimise võimekus ja kompetents on kasvanud;
- paraneb erinevate teenuste ja sotsiaalse infrastruktuuri kättesaadavus ning võimalus toimepiirkonna keskustes tööl käia ja teistesse peamistesse tõmbepunktidesse jõuda; linnalistes piirkondades muutub ühistransporditeenus konkurentsivõimelisemaks ja eelistatumaks liikumisviisiks;
- töötatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi loomise nimel;
- luuakse teenusmodel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).

Liinivõrgu kujundamisel lähtutakse inimeste liikumisvajadustest (sh võetakse arvesse erinevate ühiskonnagruppide vajadusi, tulenevalt näiteks vanusest või muudest tunnustest). Oluline on, et ruumiline planeerimine ja maakastutust puudutavad otsused toimuksid üksteisega kooskõlas ja toetaksid säästvate liikumisviiside ja tõhusa ühistranspordi arenguid.

Transpordiameti koordineerimisel viiakse ellu Ühistranspordi arenguprogrammi 2025 tegevused:

- Ühistranspordi planeerimise ja korraldamise integreerimine riigi ja regioonide tasandil
- Ühistranspordikasutust soodustava taristu ja teenuse kujundamine
- Liikuvusteenuste integreerimine ühistranspordi teenuse ja infosüsteemidega
- Ühistranspordi planeerimise, korralduse võimekuse ja kompetentsi tõstmine
- Ühistranspordikasutust soodustav maakasutuse planeerimine
- Ohutu, mugav, ligipääsetav ja keskkonnasäästlik ühistranspordiveerem
- Teadlikkuse tõstmine ja ühistranspordi maine kujundamine

Suurem arengusamm ühtse ühistranspordi korralduse suunas on Tallinna, Harjumaa ja Põhja-Raplamaa ühistranspordisüsteemi ühildamine, kus koostöös omavalitsuste ja riigiga on eesmärk vähendada dubleerimisi, tõhustada juhtimis- ja rahastusloogikaid ning luua ühtne piletisüsteem ja regionaalne liinivõrk, mis soodustaks ühistranspordi kasutajate osakaalu kasvu pakkudes inimestele mugavat ja sidusat ühistransporditeenust. Sisendi tegevuskava ja investeeringuvajaduste osas annab käimasolev MKMi tellitud „Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs, mis valmib 2021 II kvartali lõpuks. Esiolgne soov on, et 2021. a teises pooles saaks ühistranspordisüsteemi uuendamisega alustada, et järgnevatel aastatel jooksul uuendus ellu viia. Täpsemad tegevused ja ajakava selgub pärast analüüsi valmimist.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI⁹²) hakkab kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA) ning Transpordiamet, tekib kohustus aktsepteerida elektrooniliselt esitatud kaubasaatedokumente. eFTI rakendusaktid valmivad hiljemalt 2023. aasta alguseks.

eFTI loob raamistiku ohutuks, turvaliseks ja täielikult koostalitlusvõimeliseks teabevahetuseks ettevõtete ja ametiasutuste vahel kaupade liikumise kohta ELis. Ettevõtjad saavad sisestada kaubaveoteavet enda valitud eFTI-sertifikaadiga platvormile „once only“ põhimõttel (andmete ühekordse küsimise põhimõttel) ning jagada seda elektrooniliselt, mis tahes ELi liikmesriigi pädevate asutustega või äripartneritega.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: TA ning TTJA.

5.1.2. Mõõdikud

Tabel 18

Mõõdik	Trend	Algtase (2020)*	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)	Sihttase 5 (2025)	Sihttase 5 (2030)
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta ⁹³	↗	1,27	1,04	1,2	1,42	1,43	1,43	-
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta ⁹⁴	↗	0,53 (2019)	0,48	0,52	0,53	0,54	0,55	-
Siselandude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta) ⁹⁵	↗	19,1	20	21	21,6	22	23	-
Parvlaeva täitumus tellitud	↗	91,9 (2019)	92	94,83	96,11	97,40	98,69	-

⁹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

⁹³ Allikas: MKM, Elron

⁹⁴ Allikas: Transpordiamet

⁹⁵ Allikas: Transpordiamet

reisi kohta (reisijad reisi kohta) ⁹⁶								
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintii liikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme) ⁹⁷	→	I kvintiiil 11,8%	I kvintiiil <11,8%	I kvintiiil <11,8%	I kvintiiil <11,8%	I kvintiiil <11,8%	I kvintiiil <11,8%	I kvintiiil ≤10,6%
		II kvintiiil 10,2%	II kvintiiil <10,2%	II kvintiiil <10,2%	II kvintiiil <10,2%	II kvintiiil <10,2%	II kvintiiil <10,2%	II kvintiiil ≤8,9%
		III kvintiiil 14,5%	III kvintiiil <14,5%	III kvintiiil <14,5%	III kvintiiil <14,5%	III kvintiiil <14,5%	III kvintiiil <14,5%	III kvintiiil ≤10,6%
		(2019)						

* algtaseme aasta on märgitud iga moodsiku taseme alla, kui 2020.a taset ei ole teada

Moodsikute selgitused

Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta: indikaator moodsab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.

Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta: indikaator moodsab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.

Siselendude täitumus tellitud reisi istekohtade kohta (reisijad reisi istekoha kohta): indikaator moodsab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.

Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta): indikaator moodsab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.

Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintii liikes ei kasva oluliselt: transpordile kuluv osa leibkonna eelarvest näitab, kui kättesaadav on transpordisüsteem. Kui transpordikulude osakaal kasvab liiga suureks, siis see näitab, et ühistransport ei vasta inimeste vajadustele (nt pole sobivaid ühendusi) või maksupoliitika soosib liialt isiklike sõiduaudote kasutamist, mis kajastub leibkonna kuludes. Eesmärgiks on transpordikulude osakaalu hoidmine, mis näitab liikuvuskorralduse efektiivsust ning teisalt ka süsteemi kättesaadavust.

I tulukvintii liis kajastatakse kõige madalamate sissetulekutega inimesed, V kõige kõrgemate sissetulekutega. Tulukvintii liide leidmiseks järjestatakse leibkonnaliikmed ekvivalentsissetuleku alusel ning jaotatakse viieks nii, et madalaimasse kvintii lii kuulub kõige väiksema sissetulekuga viiendik jne. Olulisim on, et I-III tulukvintii liis (madalama sissetulekuga) olevate leibkonnaliikmete kulutused transpordile (eelkõige sõidukitele) ei kasvaks oluliselt.

Kulutuste osatähtsus ühistranspordile on pidevalt 1,4-1,9%, kui kogu transpordikulutuste osakaal on 11,3-14,7%. Suurima osakaaluga on muud kulutused ehk kulutused sõidukitele. Kulutused kütustele on konstantse väärtusega, ca 4,5%.

5.1.3. Teenused

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste	Üleriigilise liikuvus- ja ühistranspordipoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika

⁹⁶ Allikas: Transpordiamet

⁹⁷ Allikas: statistikaameti tabel [LE211](#), analüüsimisel kasutatakse vajadusel lisaks tabelleid [LE201](#), [LE202](#), [ST15](#), [ST24](#), [ST03](#)

	väljatöötamises osalemine	kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veeteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOV-idele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
TA	Liikuvuse planeerimine	Liikuvusandmete hõive, toorandmete avaldamine, operatiivtasandi analüüs, strateegilise tasandi analüüs, strateegiliste planeerimisdokumentide koostamine/täiendamine (THK, LOP, ÜT elluviimiskava), investeerimisnimekirjade kinnitamine, eelprojektide koostamine, projekteerimistingimuste menetlus ja ehituslubade andmine.
TA	Ühistranspordi korraldamine	Avalike teenuselepingute sõlmimine, veomahtude kokkuleppimine, hankelepinguga volitamine bussitranspordi ja veetranspordi korraldamiseks, Riigisiseste kaugliinilubade andmine ja sõiduplaanide kinnitamine, maakonnasisese ühistranspordi korraldamine ja sõiduplaanide väljatöötamine avalikule liiniveole, lepingute täitmise järelevalve, piletihinna kehtestamine ja toetuste väljamaksmine. Ühistranspordi registri pidamine. Riigi parvlaevade kasutusse andmise ja selle tingimustele vastavuse kontrolli korraldamine ning vara eesmärgipärase, sihtotstarbelise, säästliku ja heaperemeheliku kasutamise järgimine.

6. Programmi lisa

1. Rahastamiskava planeerimistasandite lõikes sh eesmärgid ja mõõdikud (SJIS)