



KLIIMAMINISTEERIUM

# TRANSPORDI JA LIKUVUSE PROGRAMM 2025-2028



## Sisukord

1. Programmi üldinfo .....	4
2. Sissejuhatus .....	4
3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava .....	7
4. Hetkeolukorra analüüs.....	10
Üldist .....	10
Raudteetransporditaristu.....	13
Õhustransporditaristu.....	15
Teetransporditaristu.....	16
Alternatiivkütuste taristu .....	18
Rattastrateegia .....	18
5. Olulisemad tegevused/sekkumised 2025–2028.....	19
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	19
Õhustransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	19
Teetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	20
Alternatiivkütuste taristu arendamiseks .....	21
Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava linnakeskkonna arendamiseks.....	22
Tunneli rajamiseks .....	22
Ohutuse suurendamiseks .....	22
Liikuvuse arendamiseks .....	23
6. Meetmed ja programmi tegevused (teenused lisas 1).....	23
6.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime.....	23
Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	25
Programmi tegevus 1.2. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	27
Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	28
Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine .....	29
7. Programmi juhtimiskorraldus.....	34
LISAD .....	37
LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus .....	38
1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	38
1.2. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	38
1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	39
1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine .....	40
LISA 2. Teenuste rahastamiskava .....	43

LISA 3. Mõõdikute selgitused.....	45
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime.....	46
Programmi tegevus 1.1. Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid .....	46
Programmi tegevus 1.2. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	48
Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	48
Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine .....	49
LISA 4. Transpordi valdkonna mõõdikud ja sihttasemed (esitatakse eraldi dokumendis) .....	51

## 1. Programmi üldinfo

<b>Tulemusvaldkond</b>	Elukeskkond, liikuvus ja merendus
<b>Tulemusvaldkonna eesmärk</b>	Eestis on kõigi vajadusi arvestav elukeskkond, liikuvuslahendused ning konkurentsivõimeline majandus.
<b>Valdkonna arengukava</b>	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (TLAK)
<b>Programmi nimi</b>	<b>Transpordi ja liikuvuse programm</b>
<b>Programmi eesmärk</b>	Kestlik transpordi korraldamine, ligipäätava taristu planeerimine, arendamine ja korrashoid inimeste ja kaupade tõhusa, nutika ja ohutu liikuvuse, majanduse konkurentsivõime ja keskkonna eesmärkide täitmise tagamiseks.
<b>Programmi periood</b>	<b>2025–2028</b>
<b>Peavastutaja (ministeerium)</b>	Kliimaministeerium (KliM)
<b>Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)</b>	Transpordiamet (TRAM)
<b>Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)</b>	Ühisprogrammi ei ole, kuid ühistranspordi osas aitab TLAK eesmärke ellu viia ka Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (ReM)

## 2. Sissejuhatus

Elukeskkonna, liikuvuse ja merenduse tulemusvaldkonna eesmärgist osa on seotud Transpordi ja liikuvuse arengukava<sup>1</sup> (edaspidi TLAK) üldeesmärgiga: „Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipäätavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.“

TLAK-i üldeesmärgi elluviimiseks on koostatud kolm programmi:

1) **Transpordi ja liikuvuse<sup>2</sup> programm** (Kliimaministeeriumi liikuvuse asekanstleri vastutusala), mis hõlmab maanteedel, raudteedel ja õhuteedel liikumiste planeerimist ja tegevuste elluviimist ning konkurentsivõime tõstmist;

<sup>1</sup> <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/transpordi-tulevik>

<sup>2</sup> **Liikuvus** on laiem mõiste ning ühistransport ja selle korraldus on vaid osa liikuvusest. Liikuvust defineeritakse laiemalt kui liikumisvõimalust ja võimalust jõuda ühest kohast teise, kasutades igapäevaste vajaduste rahuldamiseks üht või mitut transpordiliiki, sealhulgas arvestades mitmekülgset inimeste ja kauba liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

2) **Mere ja vee programm** (Kliimaministeeriumi merenduse ja veekeskkonna asekanstleri vastutusala), mis hõlmab veeteedel liikumiste planeerimist ja tegevuste elluviimist ning konkurentsivõime tõstmist;

3) **Ühistranspordi<sup>3</sup> programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab siseriikliku ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist. Ühistranspordi programm viib ellu TLAKi teist tegevussuunda: „Liikuvus kui teenus. Üleriigiline ühendatud transport“.

**Transpordi ja liikuvuse programm** (edaspidi programm) on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse“ § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmpõhiseks eelarvestamiseks Kliimaministeeriumis. Programmi rakendamine peab tagama TLAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrateegiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027, „Eesti 2035“ seatud sihtidega ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TLAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiate ja arengukavadega.

Transpordipoliitika tegeleb peamiselt transporditaristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeringute suunamisega. Sealjuures ei ole transport eraldiseisnev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt ettevõtluse, toimimist. Samuti on transpordil tugev ühisosa muuhulgas ka keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordivaldkonna kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest, samuti panustatakse nendesse eesmärkidesse, nt Energiamaajanduse arengukava aastani 2030 alaeesmärki „Primaarenergia tõhusam kasutus: Eesti energiavarustus ja -tarbimine on säästlikum“.

### **Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.**

Transpordi ja liikuvuse programm aitab saavutada arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“<sup>4</sup>, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse<sup>5</sup> ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ning taristu ehitamisel ja rekonstrueerimisel kaudselt ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal“ sihttasemete saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemesse ning arvestab asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi<sup>6</sup> aluspõhimõtetega. Transpordi ja liikuvuse programm panustab kaudsemalt ka teistesse „Eesti 2035“ sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega<sup>7</sup> korraldati senine Keskkonnaministeerium ümber Kliimaministeeriumiks ja Maaeluministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiks (ReM), kus Rahandusministeeriumi regionaalvaldkonda puudutavad ülesanded viidi Rahandusministeeriumist (RaM) üle Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse ning

---

<sup>3</sup> Ühistransport ehk ühisveondus on siseriiklik regulaarliinidel põhinev reisijate vedu, mis on mõeldud üldsusele kasutamiseks. Ühistranspordiks ei loeta taksot, renditud autot ega tellitud bussi. Ühistranspordiga saab liigelda nii õhus, maal kui ka vees. Enamik ühistranspordist toimib sõidugraafiku alusel. Ühistransporti kavandatakse ja korraldatakse vastavalt nõudlusele, soodustades seeläbi ühissõidukite eeliskasutamist ning vähendades ühiskonna sotsiaalseid ja majanduslikke kulutusi transpordile, energiale ja taristule.

<sup>4</sup> <https://valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

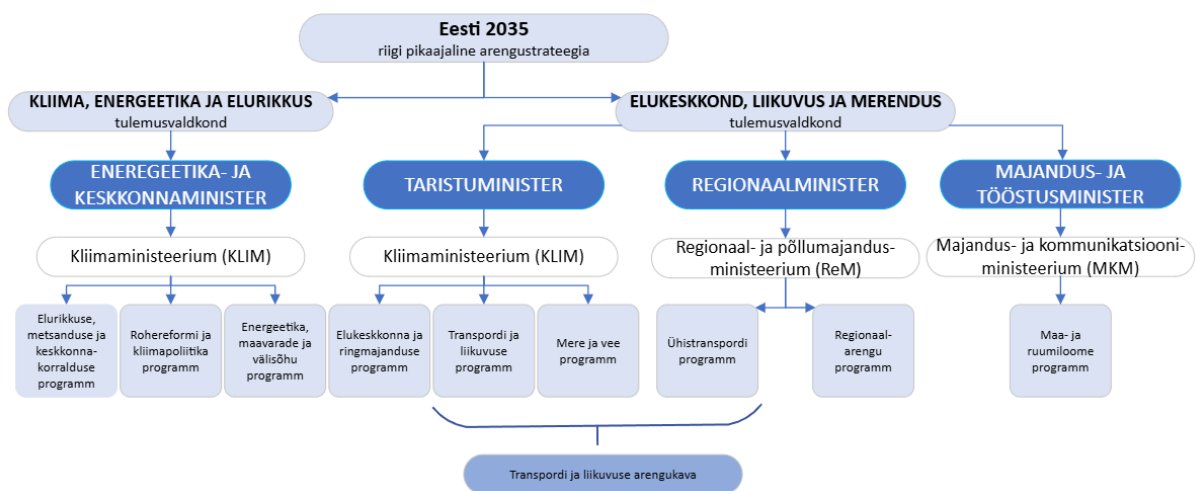
<sup>5</sup> <https://www.valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

<sup>6</sup> <https://www.kul.ee/media/60/download>

<sup>7</sup> Leitav eelnõude esitamise süsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-4dc8e39be9bd>

Sotsiaalministeeriumi (SoM) töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavad ülesanded Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumisse (MKM) ja siseriikliku ühistranspordi koordineerimine Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse ning transport, ehitus ja energeetika uude Kliimaministeeriumisse, siis sellest tulenevalt muudeti ka ministeeriumide valitsemisalade ülesandeid ja valitsusasutuste alluvust. Korraldati ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärke ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**. Tuginedes riigi strateegilise juhtimise metoodikale ning võttes arvesse KliMi põhivaldkondi ja seatud strateegilisi eesmärke, kujundati ümber tulemusvaldkonnad, mille raames ühtselt eesmärgistatavad poliitikavaldkonnad toodi ühise tulemusvaldkonna alla. Valituskabineti 29.02.2024 nõupidamisel kinnitati uuteks Kliimaministeeriumi tulemusvaldkondadeks: „Kliima, energeetika ja elurikkus“ ning „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“.

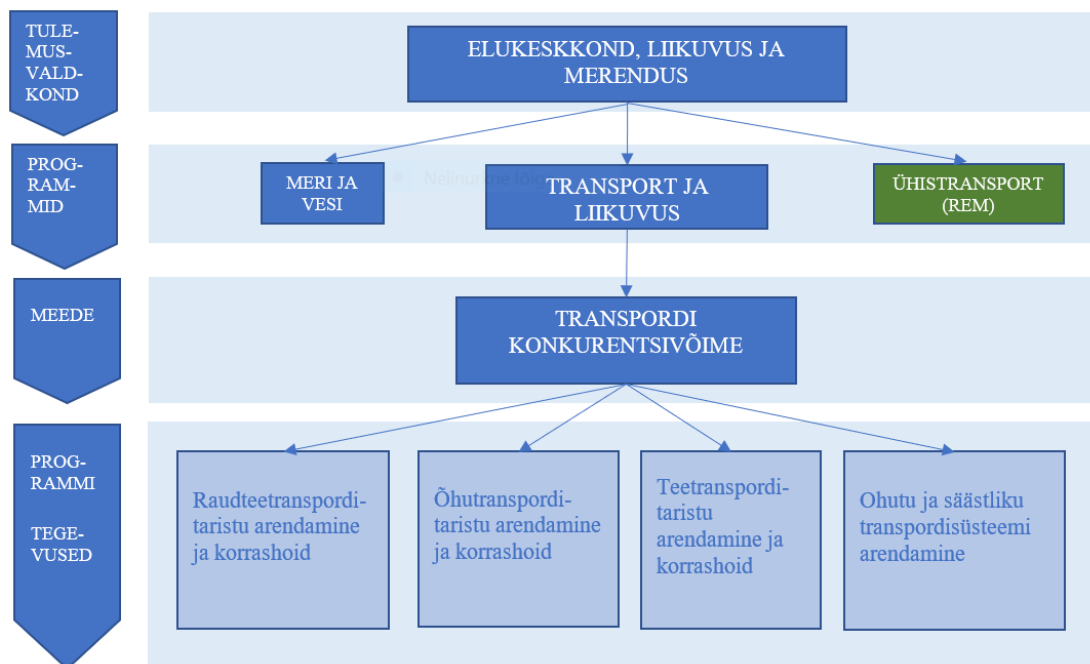
**Joonis 1: Transpordi ja liikuvuse arengukavaga seotud programmid**



Tulemusvaldkonna „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“ eesmärke viiakse ellu kuue programmi raames:

- Elukeskkonna ja ringmajanduse programm (KLIM);
- Mere ja vee programm (KLIM);
- **Transpordi ja liikuvuse programm (KLIM);**
- Ühistranspordi programm (ReM);
- Maa ja ruumiloome programm (MKM);
- Regionaalarengu programm (ReM).

**Joonis 2: transpordi ja liikuvuse programmipuu TLAK vaates**



Rohkem infot leiab erinevate perioodide programmide ja aruannete kohta nii Kliimaministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehelt<sup>8</sup>.

### 3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava

Transpordi erinevate valdkondade eesmärgid ja mõõdikud on kajastatud TLAKis, mida viiakse ellu transpordi ja liikuvuse, mere ja vee ning ühistranspordi programmides toodud tegevuste abil.

Tulemusvaldkonna ja programmi tasandi mõõdikutes toimuvad järgmised muudatused võrreldes 2024–2027 kinnitatud programmiga:

- TUV tasandile jääb ainult üks mõõdik, milleks on:
  - Transpordi CO<sub>2</sub>-heitkogused, mis on ühtlasi Eesti 2035 ja TLAK mõõdik;
- Programmi tasandil on kaks uut mõõdikut:
  - TEN-T põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele;
  - RB põhitrassi muldkeha (koos toetava taristuga) ehitusmaht trassi kogupikkusest;
- Vanemad programmi/ TUV tasandi mõõdikud, mis on ühtlasi ka TLAK mõõdikud, liiguvad programmi tegevuste tasandile alljärgnevalt:
  - mõõdik „Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga“ liigub programmi tegevuse 1.1 tasandile;

<sup>8</sup> Tegevuspõhine riigieelarve Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lehel (arhiiv kuni 2023—2026): <https://www.mkm.ee/ministeerium- uudised- ja- kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>; KliM: [www.kliimaministeerium.ee](http://www.kliimaministeerium.ee)

- mõõdik „Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv“ liigub programmi tegevuse 1.2 tasandile;
- mõõdik „Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena“ liigub programmi tegevuse 1.4 mõõdikuks;
- mõõdik „Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena“ liigub programmi tegevuse 1.4 mõõdikuks;
- mõõdik „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)“ jääb käesoleva programmi skoobist välja, kuid selle tulemusi kajastatakse edaspidi iga-aastases transpordi valdkonna tulemusaruandluses;
- Programmi tegevuse tasandil 1.3 lõpetatakse mõõdikute „Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – *Trans-European Transport Network*) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa“, „Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – *Trans-European Transport Network*) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla“ ja „Rekonstrueeritud või uuendatud maanteed pikkus – TEN-T“ korjamine ning hakatakse korjama uut mõõdikut:
  - TEN-T põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus.

Programm on koostatud vastavalt Kliimaministeeriumi struktuurile, kus iga programmi eest vastutab vastava valdkonna asekanter. Käesoleva programmi rakendamise eest vastutab liikuvuse asekanter. TLAK tasandil on need tegevussuuna 1 alavaldkonnad 1, 2, 4 ja 5, aga ka osaliselt tegevussuuna 2 alavaldkonnad 3 ja 4 ning mõõdikutest: „Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30“, „Vähendada transpordi CO<sub>2</sub>-heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga“, „Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites maanteedranspordiga võrreldes – 40%“ ja „40 aastaringset regulaarlennuliini“, „Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis 24%“ ning läbi vajaliku taristu arenduste ka „Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%“.

Siseriikliku reisijateveo korraldamise ja selle arendamisega seotud eesmärkide elluviimise, aga ka liikuvusreformi läbiviimise eest vastutab regionaalminister (TLAK tasandil on see eelkõige tegevussuund 2 ning mõõdikud „Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%“, mis kattuvad ka „Eesti 2035“ mõõdikutega, kuid panustades oma tegevustega ka tegevussuuna nr 1 mõõdikusse „Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis 24%“) läbi ühistranspordi programmi rakendamise.

Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime tõstmise eest vastutab merenduse ja veekeskonna asekanter mere ja vee programmi rakendamisel (TLAK tasandil on see eelkõige tegevussuuna nr 1 alavaldkond nr 3 „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport“ ning mõõdik „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) – 360 laeva“, kuid panustades ka tegevussuuna mõõdikusse „Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis 24%“).



**Tabel 1. Programmi mõõdikud**

Programmi eesmärk:		Kestlik transpordi korraldamine, ligipääsetava taristu planeerimine, arendamine ja korrashoid inimeste ja kaupade tõhusa, nutika ja ohutu liikuvuse, majanduse konkurentsivõime ja keskkonna eesmärkide täitmise tagamiseks.					
TUV mõõdik	Trend	2023* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Transpordi CO <sub>2</sub> -heitkogused <sup>9</sup> , kt CO <sub>2</sub> ekv  (sh Eesti 2035 mõõdik: <b>Kasvuhoonegaaside heitkogused transpordisektoris</b> (sihttase 1700 kt CO <sub>2</sub> ekv)  TLAK mõõdik: transpordi CO <sub>2</sub> e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)	↓	2437,94 ** kt CO <sub>2</sub> ekv (2022)	2293,72 ** kt CO <sub>2</sub> ekv	2232,94 ** kt CO <sub>2</sub> ekv	2196,72* * kt CO <sub>2</sub> ekv	2152,48* * kt CO <sub>2</sub> ekv	2121,38 ** kt CO <sub>2</sub> ekv
Programmi mõõdikud	Trend	2023* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Üleeuroopalisse transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele, % <sup>10</sup>	↗	24%	26%	26%	26%	39%	39%
Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest, % <sup>11</sup>	↗	8%	20%	40%	60%	70%	80%

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast. Mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3

\*\* Eesti Keskkonnauuringute Keskuse (EKUK) vaheprognoosidest WEM (**with existing measures** ehk olemasolevate meetmetega).

<sup>9</sup> Allikas: EKUK

<sup>10</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>11</sup> Allikas: Kliimaministeerium

**Tabel 2. Programmi rahastamiskava**

Programmi rahastamiskava	Eelarve	Eelarve prognoos		
	2025	2026	2027	2028
<b>Programmi kulud</b>	<b>-643 927 981</b>	<b>-616 161 714</b>	<b>-660 294 230</b>	<b>-391 324 630</b>
<b>Meede 1: Transpordi konkurentsivõime</b>	<b>-643 927 981</b>	<b>-616 161 714</b>	<b>-660 294 230</b>	<b>-391 324 630</b>
Programmi tegevus 1.1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-374 350 310	-351 116 503	-384 213 369	-143 950 116
Programmi tegevus 1.2: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	-12 572 491	-21 455 827	-9 448 698	-9 450 206
Programmi tegevus 1.3: Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-201 815 372	-185 005 991	-171 677 750	-171 725 050
Programmi tegevus 1.4: Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine	-55 189 807	-58 583 393	-94 954 412	-66 199 258

#### 4. Hetkeolukorra analüüs

##### Üldist

Programm panustab eeskätt arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kajastatud transpordivaldkonnaga seotud muutuste elluviimise.

##### Positiivsed arengud:

- **Raudteede** juures jätkati 2024. aastal ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimiseks. Teostati suurem osa Tapa–Tartu raudteelõigu õgvendustest, et tagada tulevikus kiirus 160 km/h. Tallinna–Viljandi suunal jätkati 2024. aastal **Ühtekuuluvusfondi ja riigieelarve toel** Rapla–Lelle raudteelõigu rekonstrueerimist, kogumaksumusega 18,25 mln eurot.
- **Rail Baltica** ehitusel on kohtobjektide ehituselt liigunud põhitrassi ehitusele, 2024. a lõpuks oli lepingutega kaetud 73 km ulatuses 1435 mm raudtee muldkeha ehitust Tallinnast Pärnu suunas. Valmis on ka ehitusbaasid Soodevahel ning Pärnus. 2024. a valmisid Ülemiste ühisterminali põhjapoolsed raudteed ja perroonid.

- 2023. aastal lõppes Asi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk oli suurendada **Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust**. Samal aastal suurendas lennujaam rahvusvaheliste regulaarliinide arvu **44 regulaarliinini**.
- **Maanteede** puhul teostati 2024. aastal erinevaid remonttöid kokku 1050 km teelõikudel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist ja remonti). Ehitati 15 km ulatuses nelja- ja kolmerajalisi teelõike. Rekonstrueeriti 21 silda ja 19 km ulatuses erinevaid teelõike. Ehitati ümber 14 liiklusohutlikku kohta. 2024. aastal **valmisid Ühtekuuluvusfondi toel** riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Pärnu–Uulu 2+2 teelõik riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Neanurme–Pikknurme 2+1 teelõik. Jätuvad tööd riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu 2+2 teelõigu ehitusel, teostatud tööde maht on 65%. Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekti elluviimiseks on sõlmitud kaks raamlepingut, tööd on graafikus.
- **Liiklusohutuse** osas 2024. aasta 9 kuu vaates positiivsed trendid puuduvad. Kui 2023. a sai raporteerida, et järelevalve käigus tuvastatud kriminaalses joobes juhtimiste arv oli kümnendiku võrra väiksem võrreldes 2022. aastaga, siis 2024. aastal see trend muutus. Liiklusjärelevalvele suunatud tööaeg 2024. aasta esimese üheksa kuuga oli kokku 340 594 (333 197) tundi. Selle raames kontrolliti joovet 872 739 (766 000) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 5001 (4946), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 1687 (1601). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,57% (0,65%) kontrollitutest.
- **eFTI4EU projekt ja CEF rahastus**. Oktoobris 2023 sõlmiti Euroopa Komisjoniga CEF rahastusleping transpordi digitaliseerimise projekti eFTI4EU ellu viimiseks. Projekti eesmärk on arendada välja ja piloteerida eFTI Gate'i lahendust, et olla valmis eFTI määruse nõuetele vastava digitaalsete veodokumentide andmevahetuseks 2027. aasta juunis. Projektis osaleb 9 liikmesriiki (Eesti KLiM on peapartner) ja 23 partnerit era- ja avalikust sektorist. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ja kogueelarve on 28,3 miljonit eurot. 2025. a viiakse läbi eFTI4EU projekti raames liikmesriikide väravate vahelisi testimisi, millega kontrollitakse, kuidas toimub pädevate asutuste, eFTI platvormide ja riiklike väravate (kontseptsiooni tõendus) vaheline andmete vahetus.
- **EstMilMob-E67 North** projekti CEF rahastus. Juunis 2024 sõlmiti Euroopa Komisjoniga CEF rahastusleping, et rekonstrueerida 13,2 kilomeetrit Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed 2+2 maanteeks Päädeva-Konuvete lõigus ning Konuvete sild nii, et see vastavaks Euroopa maanteede ohutuse- ja disaininormidele, keskkonnastandarditele ja sõjalise liikuvusele seatavatele nõuetele. Projekt kestab aastatel 2024–2027 ja kogueelarve on 79 miljonit eurot.

### **Jätkuvalt on väljakutseks:**

- **Transpordisektori CO<sub>2</sub>-heitkoguste vähendamine**. Uuendatud prognoosi kohaselt TLAKis püstitatud CO<sub>2</sub> vähendamise **eesmärki ei saavutata**. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ raames Eestile võetud CO<sub>2</sub> heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on Transpordi ja liikuvuse arengukavaga (TLAK) võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO<sub>2</sub> ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordisektori heide ca 2089,23 kt

CO<sub>2</sub> ekv (eelmise aastaga võrreldes on prognoosides toimunud muutusi halvenemise poole). Transpordisektori CO<sub>2</sub> heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO<sub>2</sub> ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Uuringud näitavad, et transpordisektoris ei ole võimalik CO<sub>2</sub> eesmärke täita ilma **maksupoliitika muudatuste** kasutusele võtmata (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima aktiivseid liikumisviise, säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot). Jaanuarist 2025 kehtima hakkav mootorsõidukite registreerimise maks mõjutab eeldatavalt säästvama auto- või liikumisviisi valikut positiivselt, kuid ei pruugi olla piisav kogueesmärgi saavutamisel. Järgnevalt tuleb tegeleda ka **inimeste teadlikkuse tõstmisega**.

- **Transpordi energiakulu** ei vähene loodetud kiirusega. Peamised põhjused: Eestis on jätkuvalt kõrged maanteed läbisõidud, mis iga-aastaselt kasvavad. Niisamuti eelistatakse uue autona soetada suurt ja energiamahukat sõiduautot säästvale väikeautole.
- Kaubavahetuses on jätkuvaks väljakutseks **kaupade transportimise suunamine maanteelt raudteele** (nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt). Vaadata tuleb perspektiive põhja-lõuna- ja läänesuunalises koridoris. Raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse. TLAKis seatud eesmärke ei ole siiski võimalik täita.
- TLAK näeb ette vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt 30 ja 187-ni. **Liiklusohutusprogrammiga seatud vahe-eesmärgist 2023. aastal (44 ja 316) jäi tegelik tulemus kaugemale (55 ja 395). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik** ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimiseta. Suurimaks väljakutseks kujuneb aastate 2026–2035 liiklusohutusprogrammi ettevalmistamine ning Vabariigi Valitsuselt heakskiidu saamine. 2025. aastal keskendutakse sõidukiiruse alandamisele ohtlikes kohtades, mootorsõidukijuhtide juhtimisvõimekuse adekvaatse süsteemi väljakujundamisele, automaatse järelevalve võimaluste senisest tõhusamale kasutusele ning rahastuse vähenemisest mõjutada saavate tegevuste kompensatsioonimeetmete rakendamisele (näit. liiklusohutlike kohtade täiendavale tähistamisele ja sõidukiiruse alandamisele kuni objektide rekonstrueerimiseni). Aastate 2026–2028 tegevused töötatakse välja uue liiklusohutusprogrammi elluviimiskava väljatöötamise käigus.
- Samaaegselt on **vajalik investeerida TEN-T põhivõrgu maanteed liiklusohutus- ja keskkonnanõutele vastavaks ehitamisse**, mis on seni takerdunud tehoiu rahastamise mahu olulise vähendamise tõttu. Ühtlasi on jätkuvaks väljakutseks **riigiteede seisundi hoidmine ja remondivõla vähendamine**. Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 220 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt vaid 110 mln eurot aastas, mis toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise järgnevatel aastatel.

- 2023. aastal **ühistranspordiga**, jalgsi ning jalgrattaga töөлēsõitute osakaal küll veidi kasvas, kuid kasv tuli kaugtõõtamise osakaalu vähenemise (2022. a 7,6% ja 2023. a 6,1%), mitte auto osakaalu vähenemise tulemusel. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 58,1%-lt 2022. aastal 59%-le 2023. a, mis näitab, et autostumistrend jätkub ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisse pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täida.
- Seoses kavandatava reisirongide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning **leida vahendid nende vastavusse, sh mitmetasandiliseks, viimiseks** muudetud nõuetega (üle **100 miljoni euro**). Taktsõiduplaani kehtestamiseks ja kiiruste suurendamiseks raudteel on vajalikud investeeringud Liiva–Saku raudteelõigu teise peatee ehitusse ja kiiruste tõstmisse **15 miljonit eurot**, Saku–Rapla raudteelõigu õgvendamisse ja kiiruste tõstmisse **15 miljonit eurot**, Aegviidu–Kehra I tee kapitaalremondiks **30 miljonit eurot**, Kaarepere piirkonna kaheteelise piirkonna ehituseks **15 miljonit eurot**.
- Kui 2023. aastal täpsustas Eesti **Rail Baltica** osas 2030. aasta lõpuks võimalikke saavutatavaid tulemusi ning nende saavutamiseks vajalike finantsvahendite mahtu siis 2024. a said paika ka plaanid Läti ja Leedu osas. **RB esimese etapi** maksumuseks Eestis on kalkuleeritud **3,1 miljardit eurot** 2023. aasta hindades (senise ca 1,8 mlrd eurot kogumaksumuse asemel, mis oli antud 2017. aasta hindades). Peamised põhjused prognoosmaksumuse suurenemisele on inflatsioon (ehitushindade kasv 40%), projektlahenduse täpsustamine ning asjaolu, et RB ehitamist Eestis rahastatakse peamiselt CEF vahenditest (koos kohustusliku kaasfinantseeringuga), kuid osaliselt ka RRF ning SF vahenditest, mis teeb rahastuse suhteliselt ebastabiilseks. Käimasoleva MMF rahastuse raames eraldatavad rahalised vahendid on kavas ehituslepingutega katta juba 2025. aastal, mis tähendab seda, et 2030. aasta eesmärgi saavutamiseks **on vaja leida lisavahendeid ehitushangete korraldamiseks Tootsi ja Ikla vahelisel lõigul juba 2026. aastast alates**.
- Leida Tallinna lennujaama **julgestuse- ja päästekulude täiendava sihtfinantseerimise vajaduseks iga-aastaselt juurde ca 3 miljonit juurde** senisele eraldisele, et säilitada lennujaama rahvusvaheline konkurentsivõime. Leida võimalused katta rahvusvaheliste organisatsioonide liikmetasude kasv.
- Järgmiste aastate suur väljakutse on **säilitada ka transpordi toimepidevus**, misjuures võtta transpordis kasutusele rohetehnoloogiad ja leida efektiivsust sektoris **digilahenduste arendamise ja juurutamise läbi**.

## Raudteetransporditaristu

TLAK mõõdik: Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga. **2023. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid 16%** kõigist kaubavedudest. Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on raudteekaubaveo osakaal langenud, mistõttu tuleb leida meetmed muutunud turusituatsioonis uute kaubagruppide liikumiseks raudteele. Seoses keerulise olukorraga raudteekaubavedude turul on vähendatud

raudteinfrastruktuuri kasutustasu alakoormatud raudteelõikudel hinnatundlikele kaubagruppidele.

Eesmärgi saavutamine sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused keskkonnasõbraliku transpordiliigi olemasoluks, mida kasutada kauba kui ka reisiveoks. Seda eelist tuleb arendada selliselt, et tekiks modaalnihe raudteetranspordi liigi kasuks. **Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid**, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu–Tallinna ja Tallinna–Pärnu–Ikla 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.**

Arendamisel on põhja–lõuna-suunaline transpordikoridor Rail Baltica näol ning **eesmärgiks on käivitada regulaarne raudtee kaubarong kolme riigi vahel, olemasoleval 1520 mm taristul.**

**2024. lõpuks on kõik kolm Balti riiki täpsustanud Rail Baltica osas 2030. aasta lõpuks võimalikke saavutatavaid tulemusi ning nende saavutamiseks vajalike finantsvahendite mahtu.** Vastavalt TEN-T määrusele on TEN-T põhivõrgu, sh RB raudteeühenduse, valmimistähtaeg 2030. aasta. Selleks ajaks raudteeühenduse käiku andmise olulisus väljendub ka võimaluses reisi- ja kaubavooge võimalikult vara teenindama hakata, ehk saavutada sotsiaalmajanduslik kasu esimesel võimalusel, mis on RB ehitamise ja sellele avaliku sektori vahenditest toetuse eraldamise peamiseks eelduseks. Lahenduseni jõudmiseks eesmärgistatakse RB ehitamine lähtudes etappidest, jätkates samal ajal ettevalmistusi RB kogu mahus välja ehitamiseks. Sealjuures on vaja tagada, et esimese ehitusetapi lõpuks, so 2030. a, valmib piiriülene ühendus (kolm Balti riiki on omavahel ning Poolaga uut raudteed kaudu ühendatud), mis vastab valdavas osas varem kokku lepitud parameetritele (projektkiirus 249 km/h, raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud, liiklusjuhtimissüsteem on ERTMS tase 2). Samuti saab nii alustada RB trassil kohaliku reisirongiühendusega.

**Raudteetaristu arengusuunaks on reisirongidele 160 km/h kiiruse tagamine.** Selleks on kavas õgvendada raudteed, remontida allesjäänud puitliipritega teelõigud ning elektrifitseerida raudtee Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudel. 2023. ja 2024. aastal rekonstrueeriti Rapla–Lelle lõiku. Jätkuvaks väljakutseks on vajadus tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, kus puudub kasutus ja luua täiendavaid kasutusvõimalusi multimodaalseks transpordiks ning möödasõidukohti reisirongide läbilaskevõime suurendamiseks). Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks nii ohutust kui ka kasutajamugavust. Varasemate väljakutsetena väljatoodud Balti jaama läbilaskevõime ja Pääsküla–Keila raudteelõigu II peatee ehitus on lahendatud ning sellega loodi potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks, kus rongireisijate arv tegi 2023. aastal taas tõusu, ulatudes 7,8 miljonini (tõus võrreldes 2022. aastaga oli 9,4%).

2023. aasta märtsis valmis MKMi tellimusel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs“, mille teostas LocoSmart OÜ. Taktsõiduplaan on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduval mustrile väljumisaegades (enamasti iga

tunni või paari tagant). Võimalused rongiliikluse tihendamiseks kasvavad lähiajal oluliselt: liinile tuleb 16 uut elektrirongi, Tartu ja Narva suuna elektrifitseerimine, kiiruste tõstmine kuni 160 km/h Tartu ja Narva suunal ning Rapla–Lelle vahel, Lääne-Harju raudteeprojekti valmimine, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine, uus depoo Soodevahesse. Taktipõhisusest rongireisijate arvu kasvuks siiski üksi ei piisa, kuna viimasega jõuaks aastane reisijate arv vaid ca 12,8 miljonini, samas **TLAK eesmärk on 20 miljonit aastast rongireisijat aastal 2035. Viimase saavutamiseks oleks vajalik teha ka taristu muudatusi.**

Rongiliikluse atraktiivsust ja kättesaadavust tuleb tõsta seal, kus potentsiaal suurim. Olulised on nii rongi- ja bussiliikluse omavaheline sidumine, aga ka üleriigilise ühtse piletisüsteemi loomine, mida veab REM.

**Talsinki tunneli planeerimistegevustega jätkatakse.** Tunneli trassi võimalik asukoht pakuti välja 2018. aastal projekti FinEst Link raames valminud tasuvusanalüüsi käigus. Analüüsi tulemusel jõuti järeldusele, et tunneli rajamiseks on tingimused sobivad (Eesti pool küll oluliselt keerulisemad, kui Soomes) ning tegemist oleks maailma pikima merealuse tunneliga (107km). Selle ehitamine maksab 13–20 miljardit eurot ning selle ehituseks kulub 15 aastat (8 aastat tunneli rajamiseks, 6 aastat raudtee installeerimiseks, peatuskohtade, depoode ja terminalide ehituseks ning 1 aasta rongide testimiseks). Ehitusele eelnev planeerimise faas võib hinnanguliselt kesta 6 aastat.

26. aprillil 2021. a allkirjastasid Soome transpordi- ja kommunikatsiooniminister Timo Harakka ning Eesti end. majandus- ja taristuminister Taavi Aas kahe riigi vahelise transpordikoostöö edendamiseks (sh Tallinna–Helsingi tunneli osas) vastastikuse mõistmise memorandum (edaspidi MoU). MoU järel moodustati 2022. aastal Eesti–Soome transpordialase koostöö töögrupp, kuhu kuuluvad KliM, Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Tallinna ja Helsingi linnavalitsused. Töögrupp kohtub kaks korda aastas. 2022. aastal toimus kaks kohtumist ning 2024. aasta kevadel Helsingis.

Tallinna–Helsingi tunneli trass on märgitud ka muudetud üleeuroopalise transpordivõrgustiku ehk TEN-T määruse kaartidele kui perspektiivne püsiühendus. TEN-T uuendatud määrus kinnitati 13. juunil 2024. a. Tunneli trassi valiku jaoks on vajalik algatada riigi eriplaneering (REP). Hetkel RES raames selleks tegevuseks pole vahendeid planeeritud. Hinnanguline REPi maksumus on 10 miljonit eurot.

## Õhustransporditaristu

**TLAK mõõdik: aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu suurendamine.** Valmistame ette ja sõlmime lennunduskokkuleppeid, laiendame terminale ja jätkame arendustöödega, et suurendada Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu otseühenduste kasvatamiseks. Eesmärk on tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

2023. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam aastaringsete regulaarliinide arvu **44 regulaarliinini**. Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonselt reisijate huvist ja nõudlusest, reisisihtkohtade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest, õhusõidukite kättesaadavusest ja hoolduse järjekordadest post-COVID mõjude tulemusel. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

Lennundust mõjutas 2024. aastal Venemaa sõjaline agressioon Ukrainas hoides jätkuvalt ülelendude taseme ligi 30% madalama võrreldes pre-COVID perioodiga. Kuigi lennuettevõtete käibed ja reisijate numbrid on kasvanud, mõjutas õhusõidukite hooldusarvis valitsev varuosade puudus ja hoolduse ajatamine reaalselt teenuse osutamist. Eestis olulisi hilinemisi erinevalt Kesk-Euroopa ülekoormatud õhuruumist ei esine. Vene Föderatsiooni vastaste valdkondlike sanktsioonide kohaldamine jätkub eesmärgipäraselt, mis on muutunud valdkonna ettevõtete ärimudelit ja tegutsemist välisurgudel nii allhankija kui vahetu teenusepartnerina. Probleeme on põhjustanud globaalse satelliitnavigatsiooni süsteemi häired lennunduses, mis mõjutasid Tartu–Helsingi lennuühenduse toimimist, aga tekitavad teatavaid probleeme lendude juhtimisel kõrgustel üle 3 km. Lennuühenduste nõudlus jätkab kasvu, sh reisijate usaldus on taastunud ja võimalused Tallinnast lennata on kasvutrendiga. 2024. aastal otsustas Kliimaministeerium toetada aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam üleminekut alternatiivkütuste taristu uuenduste realiseerimist kogusummas 14,40 mln eurot perioodil 2024–2027.

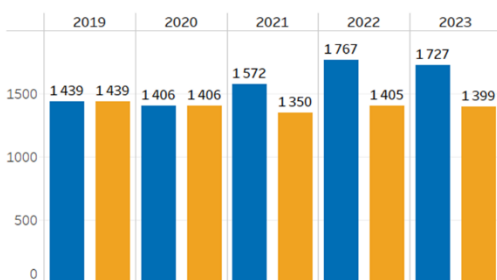
## Teetransporditaristu

### TLAK mõõdik: Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena<sup>12</sup>.

Aastate 2021–2023 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest (2020–2022 keskmisena 55, 2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2023. aasta sihttasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Tallinnas kasvas liikluses hukkunute arv 4-lt 5-ni, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud jalakäijate (3) arv. Kuna kolmandat aastat järjest jäi kolme aasta keskmine hukkunute arv samaks (55), tuleb tõdeda, et **olemasolevad liiklusohutuse tagamiseks kavandatud meetmed pole olnud piisavalt tõhusad.**

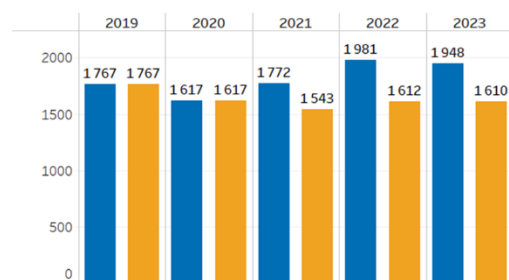
*Joonis 3: Kõik inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis vigastatud vs inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis vigastatud ilma kergliikuri osalusel toimunud õnnetusteta 2019–2023*

Inimkannatanuga liiklusõnnetused



■ Inimkannatanuga liiklusõnnetused  
■ Inimkannatanuga liiklusõnnetused kergliikuriteta

Liiklusõnnetustes vigastatud



■ Vigastatud  
■ Vigastatud kergliikuriteta

Liiklusohutusprogrammiga seatud vahe-eesmärgist 2023. aastal (44 ja 316) jääb tegelik tulemus kaugemale (55 ja 395). Liiklusohutuse olukorra negatiivne trend jätkus ka 2024. aastal. Üheksa

<sup>12</sup> vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187



kuu jooksul juhtus 1486 liiklusõnnetust (2023. aastal 1427), neis sai vigastada 1663 (1591) ja hukkus 47 (39) inimest. Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 95 (90) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 112 (104) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 8 (14) inimest. Kergliikurijuhi osalusel juhtus 341 (301) liiklusõnnetust, vigastada sai 349 (310) inimest ja hukkus 2 inimest, 2023. aastal sama perioodi jooksul hukkunuid ei olnud. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 234 (211), kokkupõrkeid 83 (74) ja otsasõite jalakäijatele 16 (15). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 46% (44%), joobes 34% (33%) ning 20% (23%) juhtudest polnud juhtide seisund teada. Ühesõidukiõnnetuste arv kasvas 5%, õnnetusi juhtus 669 (638), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 726 (688) inimest ja hukkus 16 (14) inimest. Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv vähenes 6%, õnnetusi oli 191 (178), vigastada sai 193 (182) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 9 (6) jalakäijat.

LOP 2026–2035 ettevalmistamisel tuleb eesmärgid seada reaalselt olukorrast ja eelarve võimalustest lähtuvaks. Seoses teehoiu ebapiisava rahastusega ning viimaste aastate (sõda, energiakriis, inflatsioon) hinnatõusust tulenevalt on **rahuldava seisukorra tagamine riigiteede võrgustikul ning TEN-T põhivõrgustikku kuuluvate liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavate maanteede (Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed) väljaehitamise tagamine aastaks 2030 kriitiline**. Riigiteede võrgu seisundi säilitamise eesmärki on korrigeeritud, sest senist taset ei ole praeguse teehoiu rahastamise juures võimalik hoida. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad ka teised arvestatava liiklussagedusega teelõigud, mida EL vahenditest ei saa rahastada. **Niisamuti ei ole võimalik planeeritud mahus ehitada tolmuvasid katteid kruusateedele, ümber ehitada liiklusohutlikke kohti ega rajada säästlikumaid liikumisviise soodustavat taristut.**

Teehoiuks ettenähtud vahendite mahu indikatiiivne vajadus on 370 miljonit eurot aastas, millest halvas seisus riigiteede osakaalu vähendamiseks ja remondivõla likvideerimiseks on vajadus ca 220 miljonit eurot aastas ning teedevõrgu arendamiseks, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede nõuetekohaseks väljaehitamiseks, 150 miljonit eurot aastas.

**RES 2025–2028 alusel teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteede Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu–Ikla Tallinna–Pärnu–Uulu teelõikude väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 2024/1679 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.**

2024. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna–Tartu teelõik määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses (hõlmab 72 km 174 km kogupikkusest) ja Tallinna–Pärnu–Uulu teelõik 4% ulatuses (kokku 8 km 179 km kogupikkusest). Seoses väga madala liiklussagedusega Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Uulu–Ikla lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt TEN-T määruse kohaselt erandit. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Tartu–Võru–Luhamaa lõik on kantud pärast Venemaa agressiooni Ukraina vastu Euroopa Komisjoni ettepanekul üldvõrgu teeks, mille nõuetele valmimise tähtaeg on 2050.

## Alternatiivkütuste taristu

Eestis oli kehtestatud 100 km kütuse hinna süsteem vastavalt Euroopa Komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2018/732, 17. mai 2018, alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtse metoodika kohta Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2014/94/EL kohaselt. Selleks, et tanklates kuvatud hinnad oleksid võrreldavad ja informatsioon lihtsasti kättesaadav, on registriandmete põhjal võimalik genereerida „keskmiste sõidukite“ kütusekulusid ja neid korrutada vastavalt reaajas tanklates müüdava kütuse hinnaga. Keskmised autod on Eestis kõige rohkem müüdud autod (suurustes väike, keskmine ja suur). Uus hindade kuvamise süsteem on korraldatud QR-koodi lahendusena, mis peab olema paigaldatud Eesti mehitatud tanklates selgelt nähtavas kohas, et tarbija saaks soovi korral informatsioon lihtsasti kätte.

Erasektor on pidevalt kaasatud alternatiivkütustega seotud arengutes ja riigi plaanidesse. Koostöö on viljakas, erasektor on aegsasti teadlik võimalikest tulevatest kohustustest ning riigil on ülevaade erasektori arengutest ja probleemidest.

## Rattastrateegia

2023. aastal alustati riikliku rattastrateegia koostamist, et suurendada aktiivsete liikumisviiside osakaalu ja tähtsustada jalgrataste rolli multimodaalses ahelas. Rattastrateegia valmimise tähtaeg on 31. mai 2025.

Rattastrateegia peaesmärgiks on rattakasutuse oluline suurendamine, mis tuleb ka fikseerida eraldi arvulise eesmärgina. Strateegiale lisaks tuleb koostada selle elluviimise tegevuskava.

Heaks ja mõjusaks riiklikuks jalgrattastrateegiaks kvalifitseerimiseks on vaja käsitleda jalgratta kasutamist osana laiemast liikuvussüsteemist, sh selle kasutamisest viimase miili transpordilahendusena.

Strateegias on tarvis keskenduda:

1. Jalgrattasõidu erinevatele tahkudele/sihtrühmadele (linnas/maal, transport, vaba aeg, turism; lapsed, pendeldajad, naised, vanurid jne).
2. Infrastruktuuri investeeringutele – jalgrattateede võrgustik, pargi ja sõida parklad
3. Õiguslikule keskkonnale – nõuded rattataristule, muudatused seadustes ja määrustes. Näiteks teeregistri põhimääruses ei ole siiani rattateid kirjas. Ehitise kasutamise otstarvete loetelus ei ole ühtegi rattataristu elementi (rattatee, rattaparkla jne).
4. Haridusele, koolitusele, teadlikkuse tõstmine.
5. Riiklikul tasemel tuleb ellu kutsuda rattakasutust suurendavad kampaaniad ja sihtprogrammid. Rattaga kooli, rattaga tööle jne. Rattasõitu takistavate stereotüüpide murdmisega tuleb süsteemselt tegeleda.

Strateegia peab olema konkreetne ja mõõdetav. Selleks tuleb välja töötada indikaatorid ning näha ette eesmärkide saavutamiseks vajalike ressursside analüüs (eelarve). Rattastrateegia tulemuste mõõtmiseks tuleb kaardistada olemasolevad andmed (sh erasektoris), lisaks milliseid andmeid vaja on ja kuidas neid koguda. Strateegias tuleb määrata vastutused (sh nii investeeringute kui ka järelevalve teostamise osas nt) erinevate osapoolte vahel – TRAM, KOV jne.

## 5. Olulisemad tegevused/sekkumised 2025–2028

Alljärgnevalt on toodud olulised tegevused erinevates transpordivaldkondades koos indikaatiivsete rahastusvajadustega, sh võetud kohustustega.

### Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- AS Eesti Raudtee jätkab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2025–2028 kogusummas 236,177 miljonit eurot (sh SF 85%), millest Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal 2025. aastal eeldatavas mahus 64,8 miljonit eurot. Lisaks eeltoodule läheb elektrifitseerimisse 48,045 miljonit eurot CO<sub>2</sub> vahendeid, et katta SF projekti mitteabikõlblikke kulusid.
- 6. septembril 2022. a kiitis Vabariigi Valitsus heaks 10 täiendava elektrirongi soetamise, kasutades 2026. aastal 90,7 miljoni euro ulatuses Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 vahendeid.
- Harju-, Rapla- ja Pärnumaal jätkatakse Rail Baltica raudtee põhitrassi ja kohtobjektide ehitusega. 2025. aasta kavandatud investeeringute maht on summas 299 miljonit eurot, millega jätkatakse Rail Baltica ehitust rohkem kui 1/2 Eesti trassi ulatuses.
- RRF kaasabil jätkatakse raudteeristumiste ehitust toetuse mahus kuni 31,05 miljonit eurot, ehitustööde lõpptähtaeg I kv 2026;
- SF 2021–2027 perioodil ehitatakse välja Ülemiste ja Pärnu reisiterminalid ning kohalikud peatuskohad eeldatavas ÜF toetuse mahus 55,28 miljonit eurot, millele lisandub riiklik kaasfinantseering 9,755 miljonit eurot (kokku 65 miljonit eurot).
- Lisaks RRF ja SF vahenditele RB arendamiseks on planeeritud kasutada täiendavaid vahendeid 2025. a järgmiselt:
  - Riigieelarveline eraldis (kapitali sissemaks) 4,2 milj €;
  - Euroopa Ühendamise Rahastus (CEF) 235,3 milj € (sh omafinantseering 42,9 €);
  - CO<sub>2</sub> täiendav meede 48,2 milj €.
- SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva raudteeliinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h, kogusummas 83 miljonit eurot. Aastal 2025 eeldatavas mahus 12,1 miljonit eurot.
- Oluline on Viljandi suunal ka Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamine.
- Reisirongiliikluse taktipõhise liikumisgraafiku kasutuselevõtmise ettevalmistava tegevusena parendatakse raudteetaristut 20 miljoni euro ulatuses CO<sub>2</sub> kauplemise vahenditest, millest 2025. aastal eeldatavas mahus 10 miljonit eurot.

### Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, 2025. aastal summas 7,379 miljonit eurot.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärddla, 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, 2025. aastal summas 2,185 miljonit eurot aastas.

- Jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Transpordiametiga eesmärgiga, et süsteem valmiks juhtivatele teenusepakujatele ning täielik teenusevalmidus tagatakse 2025. aastal. Lisaks kavandatakse Teadmussiirde programmi raames vahendeid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ning testimiseks.
- Tallinna lennujaama kaubakäitlemise võimekuse kasv sõltub sanktsioonipoliitika leevendamisest. Lühiajal ei võimalda Eesti ja ELi päritolu välisvedajate konkurentsituatsioon kavandada regulaarse kaubavahetuse ulatuslikku kasvu Aasiaga.<sup>13</sup>
- Õhusõidukite elektriga varustamine on tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ja 2030. aastaks kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel<sup>14</sup>.

### Teetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Riigiteede hoiuks on perioodil 2025–2028 kokku kasutada 711,9 mln eurot, sellest 2025. aastal 168,2 mln eurot.
- Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel viiakse 2025. aastal lõpule Sauga–Pärnu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 13,3 miljonit eurot ning aastatel 2025–2027 viiakse ellu Libatse–Nurme 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 87,5 miljonit eurot ja 2025–2026 aastal Värskä–Ulitina maantee ümbersõidu (nn Saatse Saabas) ehitus kogumaksumusega 2,7 mln eurot.
- Kaitseministeeriumiga koostöös alustati tööd CEF Military Mobility rahastusotsuse toel Tallinna–Pärnu–Ikla tee ja Tallinna ringtee ristmikul paikneva Kanama viadukti ümberehitusel kogumaksumusega 12 mln eurot, sellest 2025. aastal 8,1 mln eurot.
- Struktuurivahendite toel on rakendamisel teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot (SF toetus 73,07%), millest 2025. aastal 0,4 mln eurot.
- Alustatakse CEF Military Mobility rahastuse toel Tallinna–Pärnu–Ikla tee Päädeva-Konuvere 2+2 lõigu ehitamist, kogumaksumusega 79 mln eurot, millest CEF poolne finantseering on 50%.

### Kohalike teede arendamiseks:

- Toetatakse Pärnu linna Raba ja Lai tänavate vahelise silla ehitust 2023–2025 kokku summas 20 mln eurot, sellest 2025. aastal summas 7,5 mln eurot.
- Kohalike teede teehoiutoetust eraldatakse vastavalt Vabariigi Valitsuse 6. veebruari 2015. a määrusele nr 16 “Riigieelarve seaduses kohaliku omavalitsuse üksustele määratud toetusfondi vahendite jaotamise ja kasutamise tingimused ja kord” kokku 29,3 mln euro ulatuses.

<sup>13</sup> Lennuühenduste loomise ja laiendamise osas on Kliimaministeeriumi roll sõlmida vastavad kahepoolsed lepingud kolmandate riikidega, kui seda ei tee samaaegselt EL. See on esmane alus reisijate- ja kaubalendude alustamiseks globaalselt, sh Aasia suunal, v.a Hiina, kellega on kehtiv lennunduskokkulepe olemas. Lõplik otsus tuleb teha lennuettevõtjatel positiivse äriplaani alusel, eriti ajal, mil Vene Föderatsiooni õhuruum on suletud ELi vedajatele ja lennuks Aasiasse lisandub tuhandeid lennumiile.

<sup>14</sup> Vastavalt alternatiivkütuste määramise sätetud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele.

## Alternatiivkütuste taristu arendamiseks

- 13. septembril 2023. a jõustus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste kasutuselevõttu (AFIR). Eelpool nimetatud kohustuste täitmiseks **alustati 2023. aasta lõpus alternatiivkütustuste taristu arendamise meetme ettevalmistamist (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomiseks)**. Meetme tegevused on kavas ellu viia aastatel 2024–2027 ning seda rahastatakse 20,4 miljoni euro ulatuses CO<sub>2</sub> vahenditest, sellest 2025. aastal ca 5,4 mln eurot.
- **Kliimakindla majanduse seaduse** raames on tellitud "**Elektromobiilsusele üleminekuks vajaliku laadimistaristu investeeringute, kulude ja tasuvuse analüüs**", mis peab andma tervikülevaate kuidas Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL nõudeid Eestis nõuetekohaselt ja õigeaegselt üle võtta.
- **Valmistatakse ette toetusmeedet<sup>15</sup> nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamiseks kortermajade juures**. Toetusmeetme maksumus on 1 miljon eurot. Meetmega on plaanis välja tulla 2025. aasta esimesel poolel.
- **Vormistatakse ümber nullheitega sõidukite ostutoetusmeede<sup>16</sup>**. Toetusmeetme laiem eesmärk on muuta elektrisõidukid kättesaadavamaks ning omakorda suurendada elektrisõidukite osakaalu esmregistreeritud sõidukite hulgas.
- **2024. aastal avati alternatiivkütuste taristu arendamise meetme esimene taotlusvoor kütuseettevõtjatele ning 2025. aastal on avamisel teine taotlusvoor**, mida rahastatakse **CO<sub>2</sub> vahenditest 5 miljoni euro** suuruses mahus. Toetuse eesmärgiks on arendada 2026. aasta alguseks välja 15% TEN-T võrgul (193km) 2 elektriliste raskeveokite laadimisparki, 2x1400 kW, et täita AFIR raskeveokite laadimistaristule esitatud nõudeid. Skeemi kaastakse erasektor, kes hakkab teenust pakkuma. Kliimaministeeriumi loodud toetusmeetme näol on erasektoril võimalik esitada toetuse taotlus, millega riik toetab erasektorit CEF (Euroopa Ühendamise Rahastu) Alternatiivkütuste taristu voorust (AFIF) toetuse taotlemisel omafinantseeringu katmisel. Toetust makstakse vaid juhul, kui CEFi voorust saadakse toetus. Toetuse andmise tingimuste käskkiri kinnitati 26. augustil 2024. Oluline on märkida, et riik ise ei soovi olla elektrilaadimistaristu teenuse pakkuja. Kogu AFIR nõuete täitmine raskeveokite laadimisjaamade vaatest läheb aga maksma hinnanguliselt ligi 40 miljonit eurot.

---

<sup>15</sup> Toetusmeetme eesmärgiks on mugavdada elektrisõiduki omamist ja igapäevast sõiduki laadimist läbi elektrisõidukite laadimistaristu loomise toetamisele kodu lähedale. Meetmega peaks arenema elektrisõidukite laadimistaristu üldine kättesaadavus ning elektrisõidukite osakaal.

<sup>16</sup> Olemasoleva toetusmeetme ümberdisainimisel rakendatakse toetust ka kasutatud elektrisõidukitele (esmaregistreerimine Eestis), mille eesmärgiks on muuta elektrisõidukite soetamine soodsamaks ja seeläbi ka kättesaadavamaks. Samuti on kavas suurendada toetuse summat isikutele, kes on eelnevalt vabanenud enda nimel olevast romusõidukist ning sõiduk on kustutatud Liiklusregistrist (tõendi alusel). Tegemist on **poliitilise prioriteediga**: „Elektriautode registreerimine ületab 10% registreeritavatest sõidukitest.“

## Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava<sup>17</sup> linnakeskkonna arendamiseks

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel<sup>18</sup>) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algasid 2024. aastal;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisele struktuuritoetusi ca 16 miljonit eurot, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele (buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms). Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2025. aastal;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 40 miljonit eurot. Sihttase aastaks 2029 on 3 km. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2026. aastal;
- CO<sub>2</sub> vahenditest toetatakse 20 miljoni euroga meedet, millega parandatakse ligipääsetavust ühistranspordipeatustele. Meede valmistati ette 2024. aastal ning viiakse ellu aastatel 2025–2030. 2025. aastal kavandab Transpordiamet töid riigiteedel 2 mln euro ulatuses.

## Tunneli rajamiseks

- Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.

## Ohutuse suurendamiseks

- Alustatakse liiklusohutusprogrammi 2026+ väljatöötamist. Eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2025–2027 keskmisena ei hukkuks üle 40 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 300 inimese aastas 2025–2027 aastate keskmisena. Programmi tegevusteks on ohutuks liikluseks tingimuste loomine ja lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava eelnõus 2025. aastaks kavandatud tegevuste rahastusvajadus on 3,4 miljonit eurot, millest Kliimaministeeriumi valitsemisala olemasolev eelarve (enne kärpeid) moodustab ligi ühe miljoni euro ja lisavajadus ligi 1,3 miljonit eurot.

---

<sup>17</sup> <https://www.riigikantslei.ee/ligipaasetavus>

<sup>18</sup> Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspõhise tütübi ja klastrite määramise metoodikale“.

## Liikuvuse arendamiseks

- Luuakse teenusmudel e-veoselehtede kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veoselehtede vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamine).
- CEFist kaasrahastatava eFTI4EU projekti raames viiakse 2025. a läbi liikmesriikide vāravate vahelisi testimisi, millega kontrollitakse, kuidas toimub pädevate asutuste, eFTI platvormide ja riiklike vāravate (kontseptsiooni tõendus) vaheline andmete vahetus. Kliimaministeeriumi eelarve on 1 miljon eurot ja omafinantseeringuks vajalik 50% kaetakse MKMi reaalmajanduse eelarvest.
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) ca 12 miljoni euroga.

### 6. Meetmed ja programmi tegevused (teenused lisas 1)

#### 6.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime

**Tabel 3: Meetme 1 mõõdikud**

Meede 1: Transpordi konkurentsivõime
Eesmärk: arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnajalajälge ning muuta taristul liiklemine ohutumaks – selle tulemusena luuakse kvaliteetne, ohutu, nutikas, kestlik, ligipääsetav ja konkurentsivõimeline transporditaristu.
Meetme kirjeldus: Seos VVTP-ga: „5.1.1. Viime läbi rohereformi avaliku-, era- ja kolmanda sektori koostöös. Üheskoos ettevõtjatega kujundame Eesti majandusmudeli kliimaneutraalseks ja kestlikuks. Rohereform on valdkondade ülene – iga eelarveinvesteering peab viima meid kestlikuma keskkonnakasutuse ja majandusmudelini.“.
<b>Seos kliima, energeetika ja elurikkuse tulemusvaldkonnaga:</b> Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine <sup>19</sup> . Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%, sh oli 2021 transpordis 10,59% TE osakaal <sup>20</sup> ). Biometaani 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 konkreetset sihttasemed maakondlikel ühistranspordi avaliku teenindamise lepingute hangetel. Eesti puhul on fossiilkütuseid kasutava ühistranspordi alternatiivideks biometaanil töötavad bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist.
Rahastusmeetme “ <b>Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord</b> ” (seos Energeetika, maavarade ja välisõhu programmiga) eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside (M3 kategooria I klassi sõiduk)

<sup>19</sup> <https://clering.ec/biometaani-toetus>

<sup>20</sup> SHARES (Renewables) - Energy - Eurostat ([europa.eu](http://europa.eu))

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. Projekti tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning ehitatakse välja selle opereerimiseks vajalik laadimistaristu.

2021. aasta lõpus käivitus rohevesiniku ühistranspordis kasutuselevõtu pilootprojekt. 2023. aasta toetusvoor taastuenergia rohevesiniku tootmise ja tarbimise tervikahela loomiseks oli avatud 28. augustini 2023<sup>21</sup>, projektid valmivad hiljemalt 2026. aasta märtsi lõpuks. 2022. aastal toetati ka kolme üleeuroopalise tähtsusega (IPCEI) projekti vesinikutehnoloogiate arendamiseks<sup>22</sup>, projektid on elluviimisel.

**“Toetuse andmise tingimused ja kord rohevesiniku kasutuselevõtuks transpordisektoris“** eesmärgiks on konkureeriva pakkumismenetluse tulemusel valitavate kasvuhuonegaaside heitkoguste vähendamisele suunatud pilootprojektide elluviimisel testida Eesti oludes erinevaid rohevesiniku kasutuselevõtu tervikahelaid rohevesiniku tootmisest lõpptarbimiseni.

Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetme raames tegeletakse aastatel 2024–2025 toetusmeetme väljatöötamisega ja elluviimisega **nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise** toetamiseks kortermajades kogumaksumusega 1 000 000 eurot.<sup>23</sup>

Moderniseerimisfondist planeeritakse 2026. aastal ca 12 miljonit eurot elektribusside soetamiseks.

Veel energia- ja kliimameetmeid transpordis:

- elektritranspordi, jalgsi käimise, jalgratta jt kergliikurite ning biokütuste kasutuse suurendamine
- sõidukite ökonoomsuse, energia- ja kütusesäästlikkuse suurendamine
- ühistranspordi arendamine (veeremi soetus, taristu arendamine)
- raudteeinfrastruktuuri arendamine
- raudtee ja parvlaevade elektrifitseerimine.

Meetme mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Transpordi energiakulu, TWh <sup>24</sup>  (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest	↓	9,84 TWh (2022)  (2023.a sihttase 9,46 TWh**)	9,43 TWh**	9,31 TWh**	9,28 TWh**	9,23 TWh**	9,21 TWh**

<sup>21</sup> <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/rohevesiniku-kasutuselevott-transpordisektoris-ja-keemiatoostuse-lahteinena>

<sup>22</sup> <https://www.mkm.ee/energeetika-ja-maavarad/taastuenergia/vesinik>

<sup>23</sup> Vastavalt keskkonnaministri 10. veebruari 2023. a käskkirjaga nr 1-2/23/70 „Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest vahendite eraldamine ja taotlusvooru eelarve kinnitamine“ eraldati vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile 1 000 000 eurot nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise toetamiseks kortermajades.

<sup>24</sup> Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> info 2022. aasta kohta tuleb 2024. aasta alguses.



taastuenergia osakaal transpordis on 24%)							
Taastuenergia osakaal transpordis***, % <sup>25</sup>	↗	8,48% (2022)  (2023.a sihttase 8,25%)	8,74%	9,65%	9,94%	10,25%	10,55%

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast, mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1  
\*\* prognoosid langevad perioodi keskel tulenevalt I à II generatsioonile üleminekust  
\*\*\* Maantee- ja raudteetranspordis kasutatud taastuenergia peab aastaks 2030 moodustama vähemalt 29% selles sektoris tarbitud energiast või tuleb vähendada mootorikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukust vähemalt 14,5% võrreldes aasta 2010 KHG mahukusega (so 94,1 g CO<sub>2</sub>ekv/MJ).

## Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

**Tabel 4: Programmi tegevuse 1.1. mõõdikud**

<b>Programmi tegevus 1.1.</b>	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on elektrifitseerida etapiviisiliselt raudteevõrgustik Tartu ja Narva suunal, arendada raudteed saavutamaks kiirust kuni 160 km/h, taastada etapiviisiliselt Tallinna–Rohuküla raudtee ning parandada ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust suunates nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele.
Tegevuse kirjeldus:	Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi <sup>26</sup> (VVTP) punkt 6.2.3. näeb ette Rail Balticu väljaehitamise jätkamist. VVTP punktist 6.2.4. tulenevalt tuleb tagada raudteetaristu korrashoid ja rongiliikluse kiiruste kasv ning edasi minna raudtee elektrifitseerimisega ning punktist 6.2.9. tulenevalt toetatakse Euroopa Komisjoni algatust viia raudteeliiklus Baltikumis üle Euroopa laiusega raudteele. Samuti arendatakse mugavaid rongiühendusi siseriiklikult ja välisriikidega. Üheks oluliseks projektiks on raudtee elektrifitseerimine. Kinnitatud ajakava kohaselt peaks 2025. aastaks olema elektrifitseeritud Aegviidu–Tapa–Tartu lõik, 2025. aasta lõpuks Tallinna–Aegviidu lõik (lõik on elektrifitseeritud, kuid see renoveeritakse) ja 2026. aasta lõpuks Tapa–Narva lõik. Lisaks elektrifitseerimisele on kavas raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont ning õgvendamise projektid, et tagada reisirongidele kiirused 160 km/h. Oluline on Viljandi suunal ka Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamine ja Rapla–Lelle raudtee

<sup>25</sup> Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>  
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/table?lang=en> info 2022. aasta kohta tuleb 2024. aasta alguses.

<sup>26</sup> Vabariigi Valitsuse 18. mai 2023. a korraldus nr 131 „Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023–2027“ kinnitamine“, leitav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/320052023002>

	rekonstrueerimine. Kõiki eeltoodud projekte rahastatakse Euroopa Liidu perioodi 2021–2027 struktuurivahenditest. Lisaks on kavas Haapsalu raudtee etapiviisiline taastamine. Eesti rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani kontseptsiooni elluviimiseks vajalike taristutööde kavandamine.						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2023 (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T, Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, % <sup>27</sup>	↗	6,12% (sihttase 13,69%)	24,9%	39,61%	64,74%	67,87%	80%
Rongiliikluse ühendusaeg Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, minutites <sup>28</sup>	↘	Tallinn–Tartu 139 min (sihttase Tallinn–Tartu 116 min)	Tallinn–Tartu 139 min	Tallinn–Tartu 105 min	Tallinn–Tartu 100 min	Tallinn–Tartu 100 min	Tallinn–Tartu 100 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km <sup>29</sup> (SF väljundindikaator)	↗	–	20km	20km	20km	20km	20km
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km <sup>30</sup> (SF väljundindikaator)	↗	–	50km	50km	50km	50km	50km
Raudteekaubaveo osakaal tonnikilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga, % <sup>31</sup>  (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnikilomeetrites)	↗	16% (eesmärk 23%)	24%	25%	26%	27%	28%

<sup>27</sup> Allikas: KliM, 2030. a sihttase 100%

<sup>28</sup> Allikas: Elron, baastase 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühendus puudub; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min (105 min), Tallinn–Tartu 1h30min (90 min), Tallinn–Viljandi 1h30min (90 min), Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

<sup>29</sup> Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

<sup>30</sup> Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algase 2020.a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

<sup>31</sup> Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#); tegemist on TLAK mõõdikuga ja programmi koostamise seisuga on teada, et eesmärke ei ole võimalik täita enne Rail Baltica valmimist.

võrreldes maanteetranspordiga)							
--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast

\*\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3.

## Programmi tegevus 1.2. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid

**Tabel 5: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud**

Programmi tegevus 1.2.	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundaid, muuhulgas digiteerides õhustransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnajalajälge.						
Tegevuse kirjeldus:	<p>TLAK lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses prioriteetne arengusuund:</p> <p>Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaatilisem õhuruum“, mille tegevused on:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks;</li> <li>riigi järelevalve võimekuse tugevdamine;</li> <li>riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine;</li> <li>mehitamata lennunduse tegevuste realiseerimisele kaasaaitamine.</li> </ul>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2023* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Irdtorni lahendust kasutatavate lennujaamade osakaal, % <sup>32</sup>	↗	20%	40%	60%	80%	100%	100%
Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv, tk <sup>33</sup>	↗	44	≥45	≥50	≥55	≥60	≥70
(TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)							

<sup>32</sup> Allikas: KliM lennundusosakond. Irdtorni arengud tulenevalt lennuliiklustasude ulatuslikust vähenemisest (peamiselt tingitud Venemaa agressioonist Ukrainas ja kehtestatud sanktsioonidest) on peatatud 2024. aastani.

<sup>33</sup> Allikas: AS Tallinna Lennujaam

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3.

### Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid

**Tabel 6: Programmi tegevuse 1.3. mõõdikud**

Programmi tegevus 1.3.	Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	<p>Programmi tegevuse eesmärk on säilitada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, tõstes liiklemise ja keskkonna ohutust, vähendades aegruumilisi vahemaid ning luues säästlike liikumisviiside kasutust soodustavat taristut.</p> <p>Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.</p>
Tegevuse kirjeldus:	<p>Programmi tegevus 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.</p> <p>SF programmiperioodil 2021–2027 (aastaks 2029) ehitatakse Ühtekuuluvusfondi toel 43 km ulatuses 2+1 või 2+2 teelõiku TEN-T võrgustikul, et täita Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) nr 2024/1679<sup>34</sup>, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks TEN-T põhivõrgu maanteed õigeaegne ja nõuetekohane väljaehitamine kogu ulatuses.</p> <p>Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn–Pärnu–Ikla ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa Tallinna–Tartu lõik, aastaks 2030 olema nõuetekohaselt väljaehitatud. TEN-T üldvõrk peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050 (sh Narva suund).</p> <p>Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seatud eesmärkide elluviimiseks ja riigi teedevõrgu jätkusuutlikuks korrashoiuks on tehoiu rahastamise vajadus ca 370 mln aastas.</p> <p>Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu<sup>35</sup> rajamisse ning pannakse rõhku ligipääsetavusele.</p> <p>VVTP punkti 6.2.2. kohaselt tuleb edasi minna kokkulepitud mahus Tallinna–Tartu, Tallinna–Pärnu maanteedel liiklusohutlike kohtade ümberehitamisega, kasutades 2+2 või 2+1 sõiduradade põhimõtet.</p>

<sup>34</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32024R1679>

<sup>35</sup> Rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse säästvat liikuvust läbi võrgulise tähtsusega jalg- ja jalgrattateede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühenduste näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Tegevuse mõõdikud	Tren d	2023* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine <sup>36</sup> (IRI, mm/m)	→	2,42	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km <sup>37</sup>	↗	72 km	80 km	80 km	80 km	118 km	118 km

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3.

## Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine

**Tabel 7: Programmi tegevuse 1.4. mõõdikud**

<b>Programmi tegevus 1.4.</b>	Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on liikuvuse parem organiseerimine, tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa- ja õhuruumi kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse (liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutusosalase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks), transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise ning soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnapiirkondades, aga ka üle Eesti, ning kujundada seonduvat õigusloomet.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Liikuvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest ning ühtlasi juhtida kaubavood maanteelt raudteele ja teha seda keskkonnahoidlikult ja säästvalt. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega kogu reisija- ja kaubaveotekonna keskkonnasäästlikumaks, ohutumaks, mugavamaks ja kiiremaks muutmine. Kaupade liikumisel läbi Eesti on eesmärk tõsta maismaatranspordi, lennunduse ja laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete lahenduste kaudu.</p> <p>Programmi tegevuses hõlmab see näiteks ühistranspordipeatuste juurdepääsetavuse ja ligipääsetavuse (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse) kavandamist, eesmärgiga pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Selleks, et ühistransporditeenus (hõlmab mh sotsiaaltransporti) oleks kõigile ühiskonnagruppidele kättesaadav, on oluline järgida ka kaasava disaini põhimõtteid nii transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni) kui seda, et liikumisinfo on kõigile kättesaadav ja ligipääsetav.</p>

<sup>36</sup> Allikas: Transpordiamet, KliM

<sup>37</sup> Allikas: Transpordiamet

Oluline on ka uute nutikate liikuvusteenuste (nt rahvusvahelise elektroonilise kaubaveoinfo vahetamise, sh e-veoselehe väljatöötamine või kommertsalustel toimivate linna- või maapiirkonna liikuvuse teenused nagu elektrilised tõukerattad, isejuhtivad taksod, pakirobotid jmt) turule tuleku soodustamine läbi pilootprojektides osalemise ja seadusandluse ühtlustamise.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI<sup>38</sup>) hakkas kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA), Keskkonnaamet ning Transpordiamet, tekib kohustus alates 2027. aasta teisest poolest aktsepteerida eFTI määruse nõuetele vastavalt kättesaadavaks tehtud elektrooniliselt esitatud kaubaveoteavet. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeeritud aktid võetakse vastu 2025. aasta alguses. Eesti Kliimaministeerium peapartnerina alustas Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) toel ning koostöös 23 partneriga Soomest, Leedust, Saksamaalt, Prantsusmaalt, Itaaliast, Belgiast, Portugalist ja Austriast projekti eFTI4EU raames välja töötamist elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajalikku lahendust eFTI Värav), mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti eelarve on 28,3 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist. 2025. a viiakse läbi eFTI4EU projekti raames liikmesriikide väravate vahelisi testimisi, millega kontrollitakse, kuidas toimub pädevate asutuste, eFTI platvormide ja riiklike väravate (kontseptsiooni tõendus) vaheline andmete vahetus.

Seos VVTP punktiga 6.2.5. „Koostame üleriigilise rattastrateegia, mille eesmärk on parandada rattaga liikumis- ja parkimisvõimalusi ning tagada senisest suurem jalgratturite ohutus igapäevases liikluses.“ Üleriigilist rattastrateegia koostamist veab TRAM.

Programmi tegevusteks on ka liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas kavandatud tegevuste rakendamine ning lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.

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

Koosõla VVTP punktiga 6.2.2. „Läheme edasi kokkulepitud mahus Tallinna–Tartu, Tallinna–Pärnu maanteedel liiklusohutlike kohtade ümberehitamisega, kasutades 2+2 või 2+1 sõiduradade põhimõtet.“

**Liiklusohutusprogramm 2016–2025 näeb ette kolm mõõdikut:** hukkunute arv, raskesti vigastatute arv, hukkunud ja raskesti vigastatud kokku. Eesmärkide saavutamiseks kavandatud tegevused nähakse ette elluviimiskavas.

<sup>38</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. **Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja** keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele, sisaldades üheksat meetet: jalakäijate ohutus, jalgratturite ohutus, eakad liiklejad, liiklusharidus, juhikoolitus, ennetus, juhi tervis, liiklusjärelvalve ja rehabilitatsioon. **Ohutu keskkond** hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastutav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaegade liikluseripärasid arvestav ja sisaldab seitset meetet: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine, säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine, teede korrashoid, liikluskorraldus, raudteeristete ohutus, ohutu sõidukiirus ja intelligentsed transpordisüsteemid. **Ohutu sõiduk** näeb ette tegevused, mis on seotud sõiduki turvalisuse, tööga seotud sõidukite ohutusega ning täisautomaatsete sõidukite kasutuselevõttuga ja fookuses on kolm meetet: tugisüsteemid juhile, sõiduki turvalisus ja tööga seotud sõidukite ohutus.

Täitmaks LOPis kavandatud eesmärke sõelus Transpordiamet 2022. aastal läbi enam kui 170 erinevat liiklusohutuse suurendamiseks tehtud ettepanekut. Tegevuse mõju järgi valiti välja 13 olulisemat (veapunktiisüsteemi rakendamine, kiirusjärelvalve mahu suurendamine, lubatud sõidukiiruse vähendamine kõrvalmaanteedel 80 km/h, raudteeülesõidukohtade ohutus, teelõigu keskmise kiiruse automaatkontroll, liiklusohutlike kohtade kõrvaldamine riigiteedel, terviseseisundile vastava tervisetõendi tagamine, kiivri (jalgrattur, kergliikur juht) kasutamise tõstmine, muutuva teabega kiiruspiirangute rakendamine 2+2 teedel, suuremates linnades piirkiiruse alandamine, sissetulekupõhine rahatrahv, madalama ohutustasemetega teedel piirkiiruse hooajaline suurendamata jätmine), mis oleksid kogumis võimaldanud avaldada liiklusohutusele olulist mõju juba aastatel 2024–2025. Täiendavate tegevuste realiseerimisel hukkunuks aastas 17 inimest vähem ja oleks olnud välditav 100 inimesele raskete kehavigastuste tekkimine. **Tegevuste algne investering, 21 MEUR, ei leidnud kajastamist riigi eelarvestrateegias.**

Aastate 2024–2025 elluviimiskava eelnõu on senini kinnitamata. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 30.10.2024 otsuse kohaselt esitatakse 2025. a elluviimiskava komisjonile heakskiitmiseks 2025. a esimesel koosolekul ja seejärel kinnitamiseks Vabariigi Valitsusele. **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 lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil korrigeerivate tegevuste kaudu ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente. 2021. aasta alguses läks Transpordiamet üle uuele üleeuroopalisele raporteerimissüsteemile ECCAIRS 2, mis muudab kasutajatele raporteerimise veelgi lihtsamaks ja läbi selle võimaldab ka paremini hinnata ohutusalaseid protsesse.

Transpordiameti teostatava järelvalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks

lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast. Alates 2022. aastast on Transpordiamet võtnud suurema tähelepanu alla ka eralennunduse ja hobilennunduse järelevalve, seda peamiselt parema teavitustegevuse ja suurenenud hulga väliinspekterimiste kaudu.

Arendatakse säästvat transporti, mh trammiühendusi ning rajatakse koostöös kohalike omavalitsustega jalg- ja jalgrattateid ja kaasaegset tänavaruumi.

Linnaruum tuleb ümber korraldada, et optimeerida liiklusvoogusid, aga ka suurendada ja soodustada mootorita transpordi, näiteks jalakäijate eelistamist või jalgrataste ja mikromobiilsete sõiduvahendite, aga ka ühistranspordi (trammi) kasutamist. Tänavad tuleb vastavalt kohandada, rajada jalg- ja jalgrattateed ning trammitaristu. Mitmeliigilisi transpordisõlmi tuleb rajada, et luua ühenduspunkte erinevate transpordiliikide vahel, hõlbustades seeläbi juurdepääsu ühistranspordisüsteemile ja laiendades selle ulatust nii makro- (linn, piirkond ja terve Eesti) kui ka mikrotasandil (linnaosad, naabruskonnad).

Eesmärk saavutatakse läbi kolme rahastatava tegevuse, mille raames toetatakse suuremaid linnapiirkondi (Tallinn, Tartu, Pärnu) järgmiste muudatuste elluviimisel:

- terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus kesklinnadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km;
- multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamine, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele nagu buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms. Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029;
- uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas. Sihttase on 3 km rajatud uut trammiliini aastaks 2029.

Programmi tegevus panustab peajasjalikult 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“.

Programmi tegevus panustab ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030.

Tegevuse mõõdikud	Trend	2023* (tegelik)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)
-------------------	-------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------



<p>Liiklejate liikluskäitumise indeks<sup>39</sup></p> <p><i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i></p>	↗	7,4 (sihttase 7,6)	7,4	7,4	7,5	7,6	7,7
<p>Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena<sup>40</sup></p> <p>(TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu võrreldes 2020. aastaga poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30)</p>	↘	55 (eesmärk: 44)	59	60	59	55	54
<p>Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena<sup>41</sup></p> <p>(TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus liikluses raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 187)</p>	↘	395 (eesmärk: 316)	370	380	380	370	370
<p>Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv</p>	↘	0,84 (sihttase 0,99)	0,97	0,95	0,94	0,94	0,93

<sup>39</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>40</sup> Allikas: Transpordiamet (eesmäärke on korrigeeritud vastavalt Riigikontrolli märkustele ja riigi rahalistele võimalustele)

<sup>41</sup> Allikas: Transpordiamet (eesmäärke on korrigeeritud vastavalt Riigikontrolli märkustele ja riigi rahalistele võimalustele)

10 000 lennutunni kohta <sup>42</sup>							
EL vahenditest rahastatud uute trammiteede pikkus, km <sup>43</sup>	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km
EL vahenditest rahastatud uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk <sup>44</sup>	↗	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	1 tk
EL ja CO <sub>2</sub> vahenditest rahastatud uute või uuendatud rattateede pikkus, km <sup>45</sup>	↗	0 km	0 km	0 km	5 km	10 km	20 km

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2023. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3.

## 7. Programmi juhtimiskorraldus

Programmi on Kliimaministeerium koostanud koostöös Transpordiametiga. Programm koostatakse neljaks aastaks, pidades silmas Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ja riigi pikaajalise strateegia Eesti 2035 eesmärgi. Programmi kinnitab taristuminister pärast 2025. aasta riigieelarve seaduse vastuvõtmist ning see avalikustatakse Kliimaministeeriumi kodulehel. Programmi eelnõu esitatakse teadmiseks või arvamuse avaldamiseks ning järgmise perioodi programmi sisendi kogumiseks teistele programmi eesmärkidesse panustavatele osapooltele, sh valdkonna arengukava juhtkomisjonile.

Programm annab muuhulgas suuna välisvahendite planeerimisele ja kasutamisele. Niisamuti hõlmab käesolev programm RRF tulemuste saavutamise seisukohalt olulisi meetmeid säästva ja aktiivse linnalise liikumiskeskonna arendamiseks suuremates linnades, järgides integreeritud transpordikoridoride loogikat, mitmeliigilise taristu kavandamist, raudteeühenduste, kiiruse ja ohutuse suurendamist, arendades kiiremat ja ohutumat maanteetransporti. Meretranspordisektori konkurentsivõimelisemaks ja keskkonnahoidlikumaks muutmine ning selle mitmeliigiliselt ühendamine, on kajastatud mere ja vee programmis. Kohaliku biometaanu kasutuselevõttu hõlbustavaid meetmeid on kajastatud energeetika, maavarade ja välisõhu programmis. Tallinna pealinnapiirkonna ühise transpordisüsteemi loomine sisaldub Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordi programmis.

<sup>42</sup> Allikas: TRAM. 2022. aastal toimus 0 lennuõnnetust, 2 tõsist intsidenti. See on väga hea tulemus.

<sup>43</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

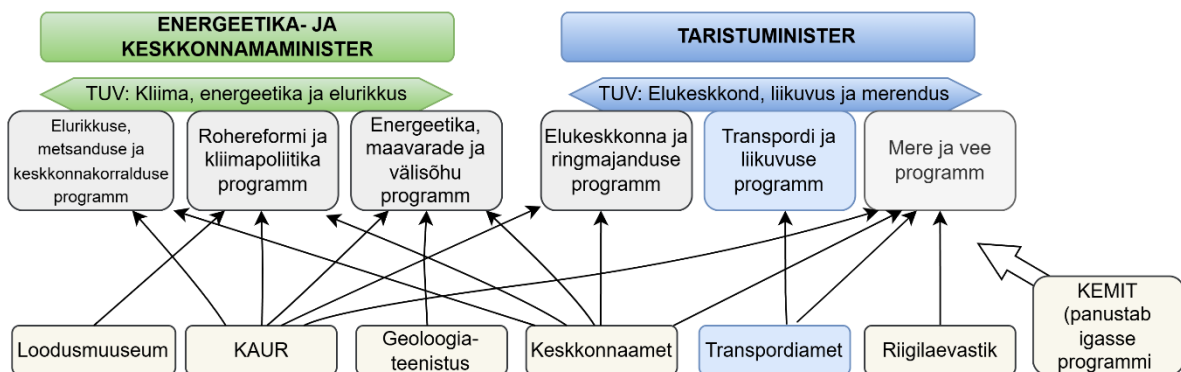
<sup>44</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

<sup>45</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

Programmi koostamist ja elluviimist juhib **liikuvuse asekanstler**.

Programmi rakendatakse läbi ühe meetme: transpordi konkurentsivõime. Meetme ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükis 6. Programmi struktuur vastab enamuses arengukava ülesehitusele (v.a liikuvus, kus üldine liikuvuskorraldus, mis ei hõlma ühistransporti, mis on valdkondlikult jaotunud erinevate programmi tegevuste ja horisontaalselt programmi tegevuse 1.4 alla ning ühistranspordi korraldamise ja soodustamise kohta on koostatud eraldi programm Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis ega veetaristu arendamist, mis asub KliMi mere ja vee programmis).

#### Joonis 4: Kliimaministeeriumi tulemusvaldkonnad



**Programmi koostamisel osales** Transpordiamet. Programmi eelnõu koostamisele kaasati kogu transpordi valdkonna arengukava juhtkomisjoni liikmeskond. Programmi rakendamisele on kaasatud kõik riigiettevõtted ja asutused, kes panustavad transpordi programmis kirjeldatud tegevustesse.

Programmi aluseks olevate strateegilise dokumentide 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 valdkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimakindla majanduse seadus<sup>46</sup> (koostamisel);
- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050<sup>47</sup>;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030<sup>48</sup>;
- Eesti julgeolekupoliitika alused<sup>49</sup>;

<sup>46</sup> Kliimakindla majanduse seadus loob eeldused uue keskkonnasõbralikuma kõrgema lisandväärtusega majanduse kujundamiseks, läbi mille kasvatame terve meie ühiskonna heaolu. See annab kindluse Eesti inimestele, ettevõtjatele, organisatsioonidele ning avalikule sektorile, et saame roheline reformid ning kliimamuutusi pidurdavad sammud selgelt ja koordineeritult ellu viia. <https://kliimaministeerium.ee/est-i-kliimaseadus>

<sup>47</sup> <https://kliimaministeerium.ee/kliimapoliitika-pohialused-aastani-2050>

<sup>48</sup> [https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030\\_ee-stikeelne.pdf](https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_ee-stikeelne.pdf)

<sup>49</sup> [https://www.riigiteataja.ee/akti-lisa/3060/6201/7002/395XIII\\_RK\\_o\\_Lisa.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/akti-lisa/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#)

- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030<sup>50</sup>;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika<sup>51</sup>;
- Eesti 2035+ strateegia<sup>52</sup>;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030<sup>53</sup>;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030<sup>54</sup>;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030<sup>55</sup>;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“<sup>56</sup>;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030<sup>57</sup>;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035<sup>58</sup>;
- Heaolu arengukava 2023–2030<sup>59</sup>;
- Digiühiskonna arengukava 2030<sup>60</sup>;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030<sup>61</sup>;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030<sup>62</sup>;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030<sup>63</sup>;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“<sup>64</sup>;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035<sup>65</sup>;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035<sup>66</sup>;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia<sup>67</sup>;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat<sup>68</sup>;
- Ehituse pikk vaade 2035<sup>69</sup>;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030<sup>70</sup>;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm<sup>71</sup>;
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025<sup>72</sup>;
- Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028<sup>73</sup>
- Riigiteede teehoiukava 2024–2027<sup>74</sup>.

<sup>50</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

<sup>51</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

<sup>52</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

<sup>53</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf) (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

<sup>54</sup> <https://kliimaministeerium.ee/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava>

<sup>55</sup> <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

<sup>56</sup> [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline\\_planeerimine/eesti2030.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf)

<sup>57</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

<sup>58</sup> <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

<sup>59</sup> <https://www.sm.ee/heaolu-arengukava-2023-2030>

<sup>60</sup> <https://www.mkm.ee/digiriik-ja-uhenduvus/digiuhiskonna-arengukava-2030>

<sup>61</sup> <https://kliimaministeerium.ee/MAK2030>

<sup>62</sup> <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

<sup>63</sup> <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

<sup>64</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

<sup>65</sup> [https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna\\_arengukava\\_2035\\_29.10.2020\\_riigikokku.pdf](https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf)

<sup>66</sup> <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemise/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

<sup>67</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

<sup>68</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike\\_teenuste\\_korraldamise\\_roheline\\_raamat.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf)

<sup>69</sup> <https://kliimaministeerium.ee/elukeskkond-ringmajandus/ehitus/ehituse-pikk-vaade-2035>

<sup>70</sup> <https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/valisohk/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

<sup>71</sup> <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

<sup>72</sup> <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

<sup>73</sup> <https://www.mkm.ee/media/6948/download>

<sup>74</sup> [https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava\\_uus](https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava_uus) <https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2024-02/Riigiteede%20teehoiukava%202024-2027.pdf>

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);
- infohiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng<sup>75</sup> (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada eksporti 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 osa) tulemusaruanne**<sup>76</sup> koostatakse korra aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha, ning aruande eelnõu esitatakse Rahandusministeeriumile (RaM) iga aasta **1. aprilliks**. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. Identse infoga **tulemusaruanded kinnitavad taristuminister ja regionaalminister** eraldi, kus taristuminister vastutab transpordi ja liikuvuse ning merenduse ja regionaalminister vastutab ühistranspordi korraldamise sisulise info eest. Kinnitatud tulemusaruanded esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

## LISAD

Lisa 1 Programmi teenuste kirjeldus

Lisa 2 Teenuste rahastamiskava

Lisa 3 Mõõdikute selgitused

Lisa 4 Transpordi valdkonna mõõdikud ja sihttasemed (esitatakse eraldi dokumendis)

---

<sup>75</sup> 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.

<sup>76</sup> Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr [112](#) ja [117](#)

## LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus

1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, teede- ja raudtee-osakond)	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 rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).

1.2. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, lennundus-osakond)	Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise õhutranspordi 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.

### 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, teede- ja raudteeosakond)	Maantee-transporti 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 transporti investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TRAM	Teetranspordi taristu korrashoid, ehitus ja info	Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info teenuse eesmärk on tagada riigiteede ehitus- ja korrashoiu protsesside sujuv toimimine (sh korrashoiu eelarve kavandamine) ja kvaliteetne ning lepingukohane tulemus (koostades selleks ka vajalikud normdokumendid, mis on kooskõlas erinevate õigusaktidega). Protsesside käigus kasutatakse erinevaid meetmeid eesmärgiga suurendada ohutust ning vähendada liiklemise ajakulu ja keskkonna mõju (jagades operatiivset ja võimalusel ennetavat infot tee ja sõiduolude ning liikluspiirangute kohta), jälgides sealjuures, et riigiteede sõidetavad kui elutähtsa teenuse toimepidevus on tagatud. Teenusega tagatakse Transpordiametile Ehitusseadustikust tulenevate ülesannete korrektne, ühetaoline ja sõltumatu riiklik järelevalve teostamine.
TRAM	Teetransporditaristu säilitamine	Teetransporditaristu säilitamise teenuse eesmärk on tagada riigiteede ja teerajatiste seisukord ning kvaliteet. Teenuse raames kogutakse teede ja teerajatiste seisukorra andmeid, koostatakse ja uuendatakse säilitamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ning meetodid. Kogutud teeseisukorra ja teerajatiste andmete alusel koostatakse teehoiukava säilitusmeetmete remondivajaduse analüüsid ning investeeringute nimekirjad ning kinnitatakse eelarved.  Teetransporditaristu säilitamise alla kuuluvad järgmised tegevused: kruusateede remont, kattega teede säilitusremont ja taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont, rekonstrueerimine ja muud teetaristu säilitamisega seotud investeeringud ning ettevalmistustegevused.
TRAM	Teetransporditaristu arendamine	Teetransporditaristu arendamise teenuse eesmärk on rahastuse kõige otstarbekama kasutamise korraldamine riiklike strateegiliste prioriteetide saavutamiseks, et tagada ohutu, säästliku, ligipääsetava ning toimiva liikuvuskeskkonna koostöös huvigruppidega. Teenuse raames koostatakse ja uuendatakse teetaristu arendamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ja objektide valiku meetodid, mille alusel koostatakse arendusmeetmete iga-aastased investeeringute nimekirjad.

		Teetransporditaristu arendamise alla kuuluvad järgmised tegevused: välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine, intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine, liiklusohlike kohtade ümberehitamine, kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine, ehitamine (sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed) ning ehituse ettevalmistavad tegevused.
--	--	---

#### 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, teede- ja raudteeosakond)	Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine õhu-, vee- ja maismaasõidukite (sh raudteeveeremi) tehnonõuete, õhu-, mere- ja maismaaliikluse ning liiklus- ja transpordiohutusega seotud valdkondades transpordi poliitika elluviimiseks ja selle järelevalveks ning valdkondliku sisendi andmine transpordipoliitika otsuste tegemiseks. Valdonna poliitika analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdconda 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.
KliM (Transport, liikuvuse arengu ja investeerin-gute osakond)	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	Üleriigilise liikuvuspoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veoteenuste 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 KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
KliM (Transport, liikuvuse arengu ja investeerin-)	Keskonnahoidliku 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



gute osakond)		<p>ühistranspordi viimine taastuenergiaks, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).</p>
TRAM	Liikuvuse planeerimine ja liiklusohutus	<p>Liikuvuse planeerimise ja liiklusohutuse teenuse eesmärk on liikuvuse ja taristu investeeringute transpordiliikide ülene kavandamine ning liiklusohutuse strateegiline juhtimine. Pidades silmas nii riiklike eesmärgi ja arengukavasid kui ka rahvusvahelisi kohustusi kujundatakse ohutut ja keskkonnahoidlikku liikuvuskeskkonda ning juhitakse liikuvuse ja liiklusohutusega seonduvaid protsesse ja investeeringuid. Sh on eesmärk koordineerida:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ riigiteede tehoiukava ja veete hoiukava koostamist,</li> <li>○ liikuvus- ja liiklusohutusala teabe kogumist, säilitamist ja levitamist,</li> <li>○ uuringute ja analüüside tellimist ning väliste partnerite liikuvus- ja liiklusohutuspoliitilistes küsimustes andmete- ja ekspertteadmistele tuginev nõustamine,</li> <li>○ andmeanalüüside korraldamist teadmispõhise otsustamise võimaldamiseks,</li> <li>○ liikuvusalaste strateegilise planeerimise dokumentide väljatöötamise korraldamist (nt Liiklusohutusprogramm) ning nendes protsessides osalemist riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil,</li> <li>○ liiklushariduse ja sotsiaalkampaaniate korraldamist liiklusohutusala teadlikkuse tõstmiseks,</li> <li>○ ühistranspordireisijate õiguste kaitsmist ning ohuprognosil põhineva autoveonduse järelevalve teostamist ja arendamist liiklusohutuse tagamiseks ning</li> <li>○ liikuvuse kavandamiseks ja investeeringute tegemiseks jätkusuutliku rahastusmudeli loomist ja välisrahastuse ning transpordiameti ja -sektori rohepöörde koordineerimist.</li> </ul>
TRAM	Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine	<p>Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ning juriidilistele isikutele hõlmab erivee suurt koormust ja gabariitidega, erikasutuslubasid ürituste korraldamiseks, kolmandate osapoolte ehitus- ja kasutusõigusi, näiteks tehnovõrkude ja mahasõitude rajamiseks, ning erinevaid planeeringuid ja riigivara kasutamiseks andmist. Lisaks kuulub siia liikluskorraldusvahendi katselise kasutuse luba, mis võimaldab uusi liikluskorralduslahendusi ajutiselt testida ja hinnata.</p>
TRAM	Liiklusregistri seotud toimingud	<p>Sõidukite ja sõidukijuhtidega seotud lubade väljastamine ning liiklusregistri pidamine maismaa- ja veesõidukite ning nende juhtimisõiguse valdkonnas. Valdkonna teenuste pidev arendamine, haldamine ning rahvusvaheline koostöö.</p> <p>Liiklusregistris peetakse arvestust sõidukite, sh veesõidukite ning nendega seotud isikute üle. Läbi erinevate pakutavate teenuste on kaetud kogu vajalik informatsioon: registreerimine, omanikuvahetused, sõiduki andmete muudatused, käsutuskeelumärgete ja registerpantide seadmine,</p>

		<p>registrist kustutamine jm. Erinevate toimingute ja tegevuste lihtsustamiseks ja võimaldamiseks tehakse koostööd sõidukite müüjatega, maaletoojatega, tehnoülevaatuspunktidega, teekasutustasu vahendajatega, jäätmekäitlejatega jne. Kogutud andmeid kasutavad mh erinevad riigiasutused seadusest tulenevate ülesannete täitmiseks.</p> <p>Juhtimisõiguse valdkond hõlmab maismaasõidukite juhtimisõigusega, sh jalgrattajuhiloa, mootorsõidukijahi õpetamise ja juhendamise õiguse, vedurijuhtide, väikelaevajuhtide ja jetijuhtide juhtimisõigust tõendavate dokumentide väljastamisega ja vahetamisega, kutseliste autojuhtidega seonduvate dokumentide (autojuhi ADR koolitustunnistuse, ohtlike veoste veo ohutusnõuniku tunnistuse, digitaalse sõidumeeriku kaartide ja autojuhi pädevustunnistuse) väljastamise ja vahetamisega seotud teenuste arendamist ja haldamist.</p> <p>Liiklusregistriga seotud toimingute tegemiseks ja teenuste kvaliteetseks osutamiseks teenindusbüroode töö korraldamine ja e-teeninduse ning ka teiste digilahenduste haldamine ja arendamine.</p>
TRAM	Lennunduse ohutus, lubade väljastamine ja järelevalve	<p>Järelevalve teostamine lennundusettevõtete ja lennunduses tegutsevate eraisikute üle lennunduse ohutuse tagamiseks. Järelevalve subjektideks on lennufirmad, jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid, lennuväljade operaatorid, ANS teenuse osutajad, lennukoolitusorganisatsioonid ning mehitamata lennunduses toimetavad ettevõtted. Läbi lennunduspersonalilitsentseerimise tagatakse personali jätkuv pädevus oma tööülesandeid sooritada. Mehitamata lennunduses osalejatele väljaantavad load sätestavad tingimused, millistes on lubatud ja ohutu mehitamata õhusõidukeid kasutada. Õhusõidukite registri haldamine, mis annab ülevaate Eesti ettevõtete ja eraisikute kasutusel olevatest õhusõidukitest.</p> <p>Riikliku lennuohutusplaani (SSP) haldamine, mis sätestab lennuohutusosalased konkreetset eesmärgid ja tegevused. Plaani koostamisel määratletakse muuhulgas ohuproгноosid ning peamised riskid ja nende maandamismeetmed.</p>

LISA 2. Teenuste rahastamiskava

Programmi teenuste rahastamiskava	Eelarve			
	2025	2026	2027	2028
<b>Programmi kulud</b>	<b>-643 927 981</b>	<b>-616 161 714</b>	<b>-660 294 230</b>	<b>-391 324 630</b>
<b>Meede 1: Transpordi konkurentsivõime</b>	<b>-643 927 981</b>	<b>-616 161 714</b>	<b>-660 294 230</b>	<b>-391 324 630</b>
<b>Programmi tegevus 1.1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</b>	-374 350 310	-351 116 503	-384 213 369	-143 950 116
<b>Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine</b>	-374 350 310	-351 116 503	-384 213 369	-143 950 116
<b>Programmi tegevus 1.2: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid</b>	-12 572 491	-21 455 827	-9 448 698	-9 450 206
<b>Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine</b>	-12 572 491	-21 455 827	-9 448 698	-9 450 206
<b>Programmi tegevus 1.3: Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid</b>	-201 815 372	-185 005 991	-171 677 750	-171 725 050
<b>Maanteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine</b>	-8 018 993	-1 483 663	-2 477 920	-2 484 192
<b>Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info</b>	-63 449 409	-60 436 447	-57 531 519	-57 536 027
<b>Teetransporditaristu säilitamine</b>	-11 241 233	-10 773 266	-9 919 289	-9 921 995
<b>Teetransporditaristu arendamine</b>	-119 105 737	-112 312 615	-101 749 022	-101 782 836
<b>Programmi tegevus 1.4: Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine</b>	-55 189 807	-58 583 393	-94 954 412	-66 199 258
<b>Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine</b>	-21 156 765	-25 461 958	-63 719 844	-40 100 378
<b>Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine</b>	-893 503	-866 598	-853 352	-813 885
<b>Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine</b>	-2 088 351	-2 001 470	-1 860 217	-1 860 668
<b>Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine</b>	-8 116 246	-7 287 279	-6 449 845	-1 350 378

<b>Liikuvuse planeerimine ja liiklusohutus</b>	-7 926 889	-7 759 548	-7 343 040	-7 344 482
<b>Liiklusregistriga seotud toimingud</b>	-10 636 357	-10 794 853	-10 472 652	-10 473 553
<b>Lennunduse ohutus, lubade väljastamine ja järelevalve</b>	-4 371 697	-4 411 688	-4 255 464	-4 255 914

### LISA 3. Mõõdikute selgitused

Mõõdiku nimetus	TUV mõõdik
<p>Transpordi CO<sub>2</sub>-heitkogused<sup>77</sup>, kt CO<sub>2</sub> ekv</p> <p>(sh Eesti 2035 mõõdik: <b>Kasvuhoonegaaside heitkogused transpordisektoris</b> (sihttase 1700 kt CO<sub>2</sub> ekv)</p> <p>TLAK mõõdik: transpordi CO<sub>2</sub>e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)</p>	<p><b>Transpordi CO<sub>2</sub>e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga:</b> Kasutame prognoosimiseks Eesti Keskkonnauuringute Keskuse (EKUK) kasvuhoonegaaside (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“ ettepaneku<sup>78</sup> järgi tuleb vähendada ESR sektorite<sup>79</sup> (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24% (sektoriülelalt).</p>

Mõõdiku nimetus	Programmi mõõdikud
<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele, %</p>	<p>Osakaal on arvestatud TEN-T põhivõrgu Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu–Uulu teelõikude kogupikkuse 302 km suhtena ja seal ei eristata erinevaid teid.</p> <p>P.S. arvestusest on väljas Uulu–Ikla põhivõrgu lõik, sest selle liiklussagedus on oluliselt madalam ülejäänud põhivõrgu teedest ning oleme otsustanud sellele küsida erandit.</p>
<p>Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest, %</p>	<p>Rail Baltica Eesti osa valmiduse % näitab, kui palju põhitrassi muldkeha ning sellega kaasnevat taristut on valmis ehitatud. % leitakse ehitatud km pikkuste ja eelarve kasutamise koostõhususega.</p> <p>2028. a sihttase 80% tuleneb sellest et Lõuna-Pärnumaal ei ole selleks ajaks muldkeha valminud.</p>

<sup>77</sup> Allikas: KliM

<sup>78</sup> Sh taastuvenergia direktiivi muudatuse ettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO<sub>2</sub>e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

<sup>79</sup> ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

	Ehitustempo on alguses kiirem olemasolevate vahendite tõttu, uue EL eelarve perioodi algus (2028+) venitab mõnevõrra kasutatavate vahendite kättesaadavust.
--	---

Mõõdiku nimetus	Meede 1. Transpordi konkurentsivõime (arengukava 1. tegevussuuna mõõdik)
<p><b>Transpordi energiakulu, TWh</b></p> <p><b>Taastuenergia osakaal transpordis, %</b></p> <p><b>(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%)</b></p>	<p><b>Transpordi energiakulu max 8,3 TWh (ENMAK 2030), millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%:</b> 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 koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenergiakulu 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.</p>

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.1. Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid
<p><b>Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga, %</b></p> <p><b>(TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)</b></p>	<p><b>Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga:</b> Veosekäive väljendab kaubaveol tehtud tööde mahtu tonn-kilomeetrites. Eesmärk sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused modaalnihke 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–Tallinn ja Tallinn–Pärnu–Ikla maantee koormust, samuti Tartu–Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maanteed koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine</p>

	<p>on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveekoridore.</p>
<p><b>Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T, Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, %</b></p>	<p><b>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – <i>Trans-European Transport Network</i>) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic:</b> Rail Baltica 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. 2028. aastaks on valminud raudtee lõik Tallinnast Pärnuni koos reisiliikluse käivitamiseks vajalike kohtobjektidega (jaamad, kohalikud peatused, veeremidepoo, taristu halduskeskused) ehk ligi 80% raudteest. 2030. aastaks on Rail Baltica raudtee Eesti osa ja kogu sellega seonduv infrastruktuur 100% valmis ja kasutuses.</p> <p>% arvutus tehakse eelarve täitmise põhjal. Erinevad raudteelõigud, (maanteeviaduktid jm ehitised teostatakse programmi tegevuse 1.3 eelarve raames, kuid tulemust arvestatakse kogu RB maksumuse pealt) vajavad ehitamiseks investeeringuid, mida mõõdetakse rahas.</p>
<p><b>Rongiliikluse ühendusaeg Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, minutites</b></p>	<p><b>Rongiliikluse ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad:</b> Rail Baltica raudtee väljaehitamisel tekib uus ja kiire 1435 mm raudteeühendus Tallinna ja Pärnu vahel, mille tulemusel väheneb sõiduaeg praeguselt kiireimalt liigilt (sõiduautoga) 1h 39 min pealt 42 minutile. 2035. aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn–Narva 1h 45 min, Tallinn–Tartu 1h 30 min, Tallinn–Viljandi 1h30min.</p>
<p><b>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km</b></p>	<p><b>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF väljundindikaator):</b> Raudteede õgvendamine Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geomeetriat.</p>
<p><b>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km</b></p>	<p><b>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator):</b> 2026. aastaks laiendatakse õhuliinivõrku Narvale, 2029 aastaks Koidula ja Valgani. Elektrifitseerimise käigus ehitatakse 25 kV õhuliini koos veolajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 160 km/h.</p>

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.2. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv, tk</b>  (TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)	<b>Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu:</b> 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, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.
<b>Irdtorni lahendust kasutavate lennujaamade osakaal, %</b>	<b>Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades:</b> Kavandatakse tegevused järgmistes etappides: 2021. aastal loodi strateegia: „mis, kuidas, kuhu, mis teenused“, 2022. aastal loodi keskus Tallinnas, 2023. aastal toimus uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) osutamine Tartu lennuväljal ning ettevalmistuste tegemine teenuse osutamiseks ka teistel lennuväljadel. 2024. aastal jätkatakse irdtorni teenuse võimekuse loomist teistesse regionaallennujaamadesse tulenevalt ülelende vähenemisega seotud vähenenud rahavoost Ukraina kriisi mõjul. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades (100%).

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m)</b>	<b>Riigiteede võrgu seisundi säilitamine</b> vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2024–2027“. <b>Mõõdikuks on teede tasasuse näitaja ehk IRI (ingl. k <i>International Roughness Indeks</i>).</b> 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 tasasem, 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, saavutamine eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.
<b>Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km</b>	Mõõdik näitab TEN-T põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkuse muutust ajas kilomeetrites.



<b>Mõõdiku nimetus</b>	<b>Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine</b>
<b>Liiklejate liikluskäitumise indeks</b>  <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	<b>Liiklejate liikluskäitumise indeks:</b> liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite <sup>80</sup> mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algfase 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.
<b>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena</b>  <b>(TLAK mõõdik:</b> vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus <b>hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187)</b>	<b>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena:</b> saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade (maanteedel) ja raskelt vigastatute arvu vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.
<b>Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta</b>	<b>Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis:</b> Euroopa keskandmebaasi 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.

<sup>80</sup> 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.

<p><b>EL vahenditest rahastatud uute trammiteede pikkus, km</b></p>	<p><b>Uute trammiteede pikkus (SF väljundmõõdik):</b> 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 laiema ära kasutamine 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.</p>
<p><b>EL vahenditest rahastatud uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk</b></p>	<p><b>Uued või uuendatud mitmeliigilised ühendused (SF väljundmõõdik):</b> 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.</p>
<p><b>EL ja CO<sub>2</sub> vahenditest rahastatud uute või uuendatud rattateede pikkus, km</b></p>	<p><b>Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu (SF väljundmõõdik + CO<sub>2</sub> vahendid):</b> 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 ühiskonnagruppidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.</p> <p>Lisaks on CO<sub>2</sub> vahenditest Transpordiametile eraldatud ca 10 mln eurot vahendeid erinevate liikuvusega seotud objektide ehitamiseks üle Eesti. Täpsem info rajatava jalgrattatee kilometraaži kohta selgub 2024. a lõpus.</p>

Transpordi ja liikuvuse programm

aastateks 2025–2028  
Lisa 4

LISA 4. Transpordi valdkonna mõõdikud ja sihttasemed (esitatakse eraldi dokumendis)