



KLIIMAMINISTEERIUM

Kinnitatud
03.06.2025 käskkirjaga nr 1-2/25/233

Transpordi tulemusvaldkonna 2024. aasta tulemusaruanne



Sisukord

1. TULEMUSVALDKONNA ÜLDINFO	3
2. TULEMUSVALDKONNA MÕÕDIKUD	4
3. ARUANDEAASTA TULEMUSVALDKONNA EELARVE TÄITMINE (täieneb)	6
4. TULEMUSVALDKONNA OLUKORRA ANALÜÜS	6
5. HINDAMISED JA TÕHUSTAMISKAVAD	12
6. TRANSPORDI JA LIIKUVUSE PROGRAMM	13
6.1. Programmi üldinfo	13
6.2. Programmi mõõdikud	13
6.3. Programmi olukorra analüüs	16
6.4. Programmi tegevuste täitmise analüüs	21
6.5. Programmi ja programmi tegevuste 2024.a. eelarve täitmine	26
7. ÜHISTRANSPORDI PROGRAMM	28
7.1. Programmi üldinfo	28
7.2. Programmi mõõdikud	28
7.3. Programmi olukorra analüüs	29
7.5. Programmi tegevuste 2024. a. eelarve täitmine	30
8. Transpordi tulemusvaldkonna sisend riigi 2024. aasta majandusaasta koondaruandesse	32

1. TULEMUSVALDKONNA ÜLDINFO

Tulemusvaldkond: Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
Eesti 2035 siht: Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond.

Tulemusvaldkond	Tulemusvaldkonna strateegiadokumendid (valdkonna arengukavad, poliitika põhialused jms)	Programm, sh vastutavad ministriumid
Transport	<ul style="list-style-type: none">• Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (edaspidi <i>TLAK</i>)¹• Meremajanduse valge raamat 2022–2035²• Riiklik Lennundusohutusprogramm³• Liiklusohutusprogramm 2016–2025⁴• Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁵• Riigiteede teehoiukava 2024–2027⁶• Veetee hoiukava 2023–2026⁷	<p>Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027</p> <p>Ühistranspordi programm aastateks 2024–2027</p> <p>Vastutajad: Kliimaministeerium ning Regionaal- ja Põllumajandusministeerium</p>

Transpordi tulemusvaldkonnas (tulemusvaldkonnad reorganiseeriti 2024. aastal ning uut jaotust rakendatakse programmides ja tulemusaruandluses alates 2025. aastast)⁸ on üks arengukava – TLAK, mille eesmärged viidi 2024. aastal ellu kahe programmiga:

- **Transpordi ja liikuvuse programm** (kliimaministri vastutusalal), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- **Ühistranspordi programm** (regionaalministri vastutusalal), mis hõlmab siseriikliku ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist. Ühistranspordi programm viib suures osas ellu TLAKi teist tegevussuunda: „Liikuvus kui teenus. Üleriigiline ühendatud transport“.

¹ <https://www.KliM.ee/media/6865/download>

² <https://www.KliM.ee/media/8055/download>

³ [Lennuohutus | Transpordiamet](#)

⁴ <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

⁵ <https://www.KliM.ee/media/6948/download>

⁶ <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>

⁷ <https://www.KliM.ee/media/8425/download>

⁸ Uueks tulemusvaldkonnaks on alates 2025. aastast „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“, mille eesmärged viiakse ellu kuue programmiga (sh transpordi valdkonna senised kolm programmi).

2. TULEMUSVALDKONNA MÕÕDIKUD

Tabel 1. Tulemusvaldkonna mõõdikud

Eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused						
Tulemusvaldkonna mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed		
	2022	2023	2024	2024	2025	2035 ⁹
Liikluses hukkunute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ¹⁰	55	55	59	42	40	30
Liikluses raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ¹¹	367	395	483 ¹²	309	302	187
Transpordi CO ₂ e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga ¹³	2437,94 kt CO ₂ ekv (2024.a inventuurist 2022.a kohta)	2437,77 kt CO ₂ ekv (2025.a inventuurist 2023.a kohta)	-	2291,92 kt CO ₂ ekv	2231,18 kt CO ₂ ekv	1700 kt CO ₂ ekv
Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) Allikas: Kliimaministeerium	23	31	35	40	75	360
Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ¹⁴	22%	16%	12%	24%	13%	40%
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu Allikas: AS Tallinna Lennujaam	33	44	44	45	50	50

⁹ TLAK 2035. aasta mõõdikud, sh „Transpordi CO₂e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“, mis on ka „Eesti 2035“ mõõdik

¹⁰ Allikas: <https://transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>

¹¹ Allikas: Transpordiamet (TRAM)

¹² Tegemist on prognoosiga. 2024. a andmed laekuvad 2025. aasta juuni teises pooles.

¹³ Allikas: <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kasvuhoonegaasid#kasvuhoonegaaside-in> ja EKUK

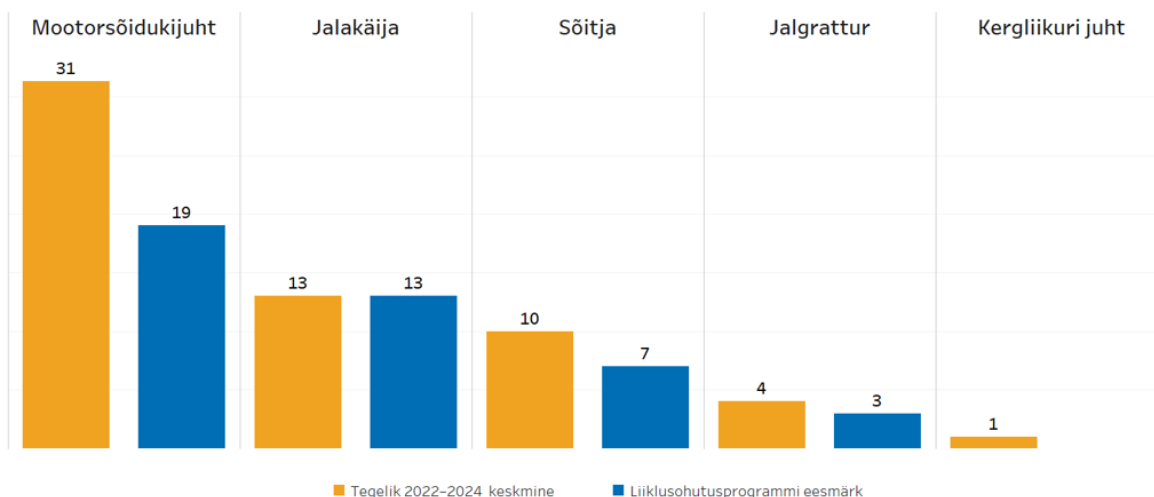
¹⁴ Allikas: Statistikaameti tabel TS121: https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_transport_transpordi-uldandmed/TS121

Möödikute täitmise analüüs:

„Liikluses hukkunute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena“ Eesmärgiks seati, et aastate 2022–2024 keskmisena ei hukuks liikluses mitte enam kui 42 inimest. Kolme aasta (2022–2024) keskmisena hukkus 59 (piirarv 42) liiklejat. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ohutuse tagamise osas täideti. 3-aasta keskmisena ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+12), sõitjate (+3) ja jalgratturite (+1) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada.

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2022–2024) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 lõppeesmärk hukkunute ja raskesti vigastada saanute vähendamise osas jääb saavutamata.
3. Pikemas vaates on positiivne trend liikluses hukkunute ning raskesti vigastatud inimeste arvu vähenemise osas seiskunud. Kavandatud väiksemas mahus rakendatud tegevused ja olulise mõjuga tegevuste rakendamise viibimine ei ole võimaldanud tagada vajalikku ohutuse taset ja mõjutada liiklejaid riskikäitumisest loobuma.

Joonis 1. Liikluses hukkunud osalejate lõikes.



„Transpordi CO₂e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“ – KHG 2030. a prognoos on 2028.10 kt CO₂ ekv ja 2035. aastal 1715.71 kt CO₂ ekv. Tänapäevaste rahastusega kaetud meetmetega püsime küll trajektooriga, kuid ei liigu piisava tempoga ning eelduslikult seatud eesmärgid ei saavuta. Teoorias võib prognoositud sihttasemete lähedale jõuda, kui kõik liigub plaanipäraselt: palju on olnud sellest, millal valmib Rail Baltic ja milline selle tegelik mõju saab olema, milline on sõidukite registreerimis-/aastamaksu ja ühistranspordi meetmete tegelik mõju tarbija käitumisele ning kas elektriautod muutuvad populaarsemaks tavatarbijate seas jne. Samas, arvestades seniseid tarbija eelistusi, on soovitud muutus väga raske tulema. Maateetransport on jätkuvalt suurim heitmete emiteerija.

„Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)“ – On jätkunud järjepidevad turundustegevused, mida on ellu viinud Transpordiamet. Koostamisel on laevanduspaketi uus ja täiustatud väljatöötamiskavatsus, toetamaks merendussektori konkurentsivõimet ja majanduskasvu. Nimetatud Vabariigi Valitsuse tööplaani ülesande valmimise tähtaeg on 01.03.2025.

„**Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga**“ – Raudteekaubaveo osakaal on võrreldes maanteetranspordiga iga-aastaselt vähenenud. Suuremad muutused veomahtudes põhjustasid peamiselt Venemaa ja Valgevene suhtes kehtestatud sanktsioonid Venemaa jätkuva agressiooni tõttu Ukrainas, mistõttu on ida-lääne suunaline kaubavedu kolmandate riikidega vähenenud alla 1 miljoni tonnini aastas. Seda ei ole suutnud asendada ka põhja-lõuna suunalised veod, kuna tulenevalt erinevast rööpmelaiusest Lääne-Euroopaga ei konkureeri kaubavedu ajaliselt teiste transpordiliikidega.

„**Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu**“ – 2024. aastal teenindasid Tallinna, Tartu, Pärnu, Kuressaare, Kärdla, Kihnu ja Ruhnu lennujaamad pea 3,6 miljonit reisijat. Tallinna lennujaama läbis 3 491 677 reisijat, mis on läbi aegade parim tulemus. Võrreldes 2023. aastaga kasvas reisijate arv Tallinna lennujaamas 18%. Aasta jooksul oli Tallinna lennujaamast võimalik otselennuga lennata 60 sihtkohta, millest 44 olid regulaarliinid ja 16 regulaarsed tšarterlennud. Regulaarlendudega lendas pea kolmandik reisijatest suurematesse sõlmjaamadesse: Stockholmi (10,1%), Riiga (9,6%), Helsingisse (9,5%) ja Frankfurti (9,3%).

Kõige rohkem reisijaid teenindasid airBaltic (26,6%), Ryanair (18%), Lufthansa (10,2%) ja Finnair (8,7%). Aasta jooksul toimus Tallinna lennujaamas 42 403 lendu, mis teeb keskmiselt 116 õhukutõusu ja maandumist päevas ning aastaseks kasvuks 11%.

3. ARUANDEAASTA TULEMUSVALDKONNA EELARVE TÄITMINE

Tabel 2. Tulemusvaldkonna eelarve täitmine, tuhat eurot

	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine
Kulud	887 448 €	1 048 691 €	700 251 €

*Täitmise selgitusi vt ptk Aruandeaasta programmi ja programmi tegevuse eelarve täitmine

4. TULEMUSVALDKONNA OLUKORRA ANALÜÜS

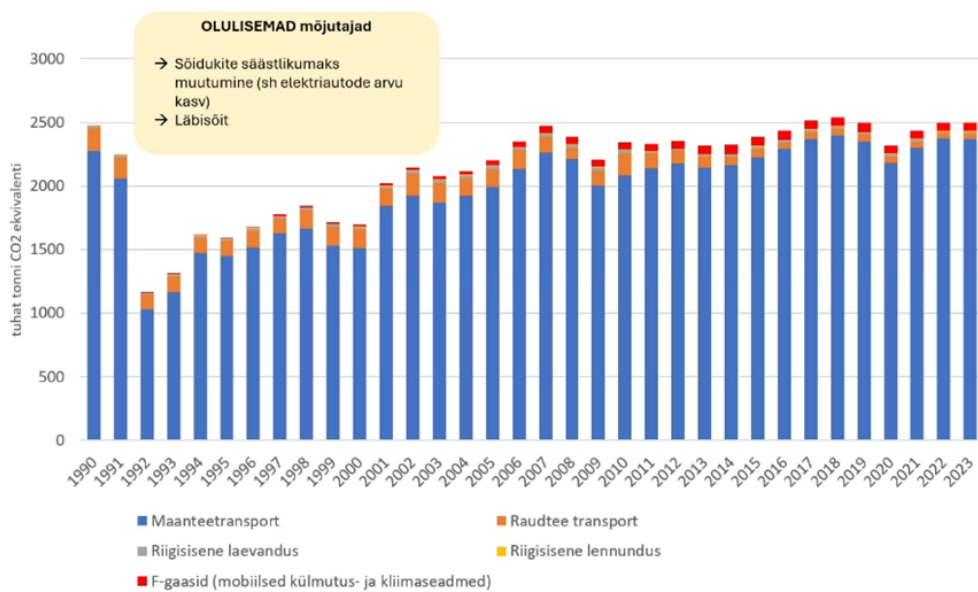
Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt Eesti 2035 sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi „Ruumi ja liikuvuse“ all kajastatud muutuste elluviimisse.

Transpordi tulemusvaldkonna suuremad väljakutsed on sektori CO₂-heitkoguste vähendamine, TEN-T põhivõrgu maanteede, sadamate kaldataristu (tulenevalt kliimapaketist) ja Rail Baltic raudteetrassi väljaehitamine, Eesti-sisese raudteevõrgustiku elektrifitseerimine, kaubatranspordi viimine maanteelt raudteele ning kogu transpordi toimepidevuse tagamine läbi rohetehnoloogiate kasutuselevõtu ja digitaliseerimise. Kõikide nõuetele vastavad tingimused peavad olema saavutatud aastaks 2030, mis eeldab lähiaastatel väga suuri investeeringuid nii taristusse, veeremisse, kui ka kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

Transpordisektori CO₂-heitkoguste vähendamine. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/842 on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist, põllumajandusest, jäätmekäitlusest, tööstuslikest protsessidest ja toodete kasutamisest ning väikesemahulise energiatootmisest tulenevat KHG heidet 2030. aastaks võrreldes 2005. aastaga kokku 24%. Panuse jaotamine sektorite vahel on liikmesriikide enda otsustada. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõus on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist tulenevat KHG heidet 2030. aastaks 24% võrreldes 2022. aastaga. Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 prognoositav

transpordisektori heide ca 2028,10 kt CO₂ ekv. Euroopa Liidu määrusest tuleneva CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset vajadust hakata puudujäägi katmiseks teistelt liikmesriikidelt üle jäävaid ühikuid soetama. See on lisakoormus eelarvele olukorras, kus kärpeme tingimustes on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Arvestades seniseid tarbijate eelistusi, on transpordisektoris muutus paremuse poole väga raske tulema.

Joonis 2. Transpordisektori KHG heitmed liigiti aastatel 1990–2023 (EKUK)



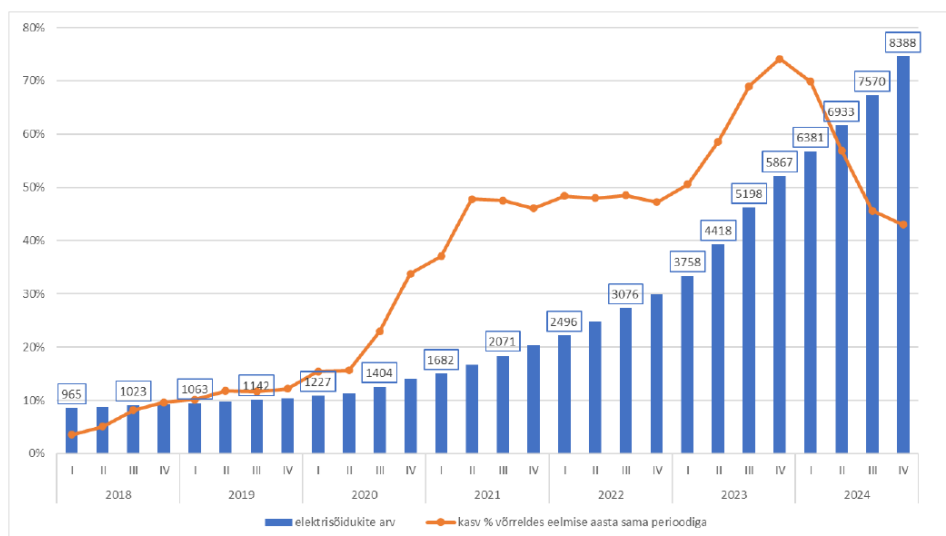
Heitkoguste vähendamise tempo kiirendamiseks tuleb parandada transpordi energiatõhusust ja vähendada heitemahukust. **Ökonoomsem ja väiksem autopark** aitaks sellele kaasa.

Mootorsõidukimaks, mis jõustus 1. jaanuaril 2025, võib näiteks elektriliste mootorsõidukite kasutuselevõttu soodustada. Selle maksu tulemusel ning nullheitel autoostu toetusega¹⁵ võib elektrisõidukite osakaal uute sõiduaudode müügis suurened. Samas kampaania „Hoov puhtaks! Lase oma autoromu tasuta ära viia!“¹⁶ aitab ajakohastada Transpordiametis registreeritud sõidukite arvu, mis eelduslikult kõik ei liigu teedel.

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103022023055?leiaKehtiv>

¹⁶ <https://www.kliimaministeerium.ee/romusoidukid> Kliimaministeerium on koostöös romusõidukite käitlejatega korraldanud kord aastas romude kogumiseks kampaania. Romukampaania raames koguti Kuusakoski ja Eesti Autolammutuste Liidu poolt 2018. aastal 250 romusõidukit, 2019. aastal 430 romusõidukit, 2020. aastal 256 romusõidukit, 2021. a kampaania käigus koguti 104 romusõidukit ja 2023. aastal 389 romu. 2025. aastal toimub kampaania taas.

Joonis 3. Elektrisõidukite arv (tk) ja nende kasv aastases võrdluses (%)¹⁷



Eestis on 2025. aasta 1. veebruari seisuga 8581 (kasvades ühe kuuga 193 elektriauto võrra) registreeritud elektrisõidukit (kategooriates M1, M1G ning N1 ja N1G).¹⁸ Vaatamata Eesti kompaktsel geograafilisel piirkonnale on elektrisõidukite osakaal (1,14%) üks väiksemaid ELis. Elektrisõidukid moodustavad sel juhul kõigest Transpordiametis registreeritud sama kategooria sõidukitest (kokku 755 636) vaid 1,14%.

Kui maksupoliitika (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot) on rakendamisele võetud, siis täiendavalt CO₂ eesmärkide poole aitab ka üldise paradigma muutumine. Selleks, et paradigma muutust säästva liikuvuse või üleüldiselt kestlike valikute kasuks suunata, tuleb nügida inimesi nende mugavustsoonist välja astuma ja suunata neid tegema kestlikke valikuid, luues riiklikult selleks ka eeldused (nt rattateede arendused, mugavad ümberistumised, kiiremad rongiühendused, paremad ühistranspordimarsruudid ning sõiduplaanid, aga ka vajaduspõhine sotsiaaltransport jne) ning tegeleda järjepideva teavitustööga. Selleks, et muutused oleksid piisavalt kiired ja efektiivsed, on omakorda vaja kogu riigisektori, aga ka KOVide, haridusasutuste, meedia jt ühist ja järjepidevat jõupingutust inimeste teadlikkuse tõstmisel pikema ajaperioodi jooksul. **Näidata riigiasutuste, -äriühingute ja KOVide positiivset eeskujut**, toetada ja juhendada inimesi säästlikumate valikute tegemiseks.

Põhiline murelaps transpordis on jätkuvalt maanteetransport, mis moodustab ca 97% kogu sektori KHG heitkogusest. Kuigi sõidukid muutuvad ökonoomsemaks (kütuse tarbimine L/100km väheneb), siis sõidukite läbisõit kasvab kiiremini ning samuti eelistatakse jätkuvalt suuremate mootoritega sõidukeid. Ca 50% Eesti teetranspordi läbisõidust toimub Harjumaal (sellest omakorda poole moodustab Tallinn). Tallinnas on keskmise sõidu pikkus ca 3 km, mis tähendab, et pole mugavaid alternatiive liikumiseks, kuigi leibkonna transpordikulud on suurenenud (või tähtsustatakse enam aega ja mugavust, kui rahalist kulu). Liikumiste parandamiseks ehitatakse Tallinnas, Tartus ja Pärnus aastatel 2025–2029 välisvahendite toel uusi jalg- ja jalgrattateid (Tallinnas ka uusi trammiteid 2026–2029), et säästvat liikuvust soodustada ja luua eeldused inimestele auto asemel säästvaid liikumisviise kasutada. Kui inimesed asendaksid näiteks Tallinnas

¹⁷ Allikas: [Konkurentsiameti ülevaade kergsõidukite avaliku laadimistaristu turust Eestis](#)

¹⁸ Transpordiamet, sõidukite statistika: <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (18.02.2025)

päevas vähemalt ühe 3 km autosõidu säästva liikumisviisiga, oleks muutus KHG heitmete vähenemises märkimisväärne.

TLAKi meetmetest ei ole näiteks rakendatud muudatusi aktsiisipoliitikas (aktsiiside loogika ümber korraldamist selliselt, et nende määrad sõltuksid kütuste energiamahukusest ja eriheitest), ning kaubaveo liikumist maanteelt raudteele pole oodatud mahus toimunud. Samas Eesti õigusesse on üle võetud Direktiiv 2022/362, millega on ajakohastatud ja täiendatud varasemat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest. 1. jaanuaril 2024. a jõustunud liiklusseadusega suurendati ja diferentseeriti teekasutustasu määrasid, misjärel saastavamad ja raskemad veokid maksavad proportsionaalselt rohkem kui vähem saastavamad sõidukid. Tasumäärade tõstmisel eeldatakse, et **Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitkogused vähenevad eeldatavalt umbes 2,41 kt** võrra aastatel 2024–2025 võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurus oleksid jäänud kehtinud tasemele. Lisaks toetatakse elektriliste raskeveokite laadimistaristu rajamist 2024–2025. aastal.¹⁹

Raudteetranspordil on märkimisväärne potentsiaal vähendada heitkoguseid. Enamik ronge sõidab siiski veel diislikütusel ja ainult 10% raudteevõrgu 2143 kilomeetrist on elektrifitseeritud, mis on üks madalaimaid Euroopas. Täiemahulised tööd on käimas Tallinna–Tartu²⁰ ja Tapa–Narva raudteeliinide elektrifitseerimisel, kuid 2024. aasta lõpuks seatud 50 km vahe eesmärki siiski ei täidetud, kuna elektrifitseerimine on tihedalt seotud teiste suuremahuliste projektidega raudteel ja rongiliikluse suuremahulise säilimise vajadusest remonttööde ajal otsustati osa töid lükata 2025. aastasse. Samas võib oodata, et 2025. aastal saab Tallinna–Tartu suund elektrifitseeritud ning avatud uutele liinile saabuvatele elektrirongidele. 2025. aastal avatava Tartu–Riia raudtee otseühenduse puhul on kavas diislrongides kasutusele võtta HVO kütus.

Samuti on juba teada osade seatud eesmärkide täitmise hilinemine võrreldes arengukavas kavandatuga, nt **Rail Balticu** ajakavast hilisem valmimine.

Ettevalmistamisel on veeteetaste süsteemi muudatused, millega diferentseeritakse tasud vastavalt *Clean Ship Indexile* (CSI) või sarnase rahvusvahelise indeksi alusel. Laevad, mis on suurema keskkonnamõjuga hakkavad tulevikus suuremat veeteetast maksma. Seadusemuudatused on plaanis vastu võtta 2025. aastal.

Lisaks on ehitamisel uus ligi null-emissiooniga suursaarte parvlaev, mis peaks valmima 2027. aastal, mis omakorda panustab ESR eesmärkide täitmisesse ca 3 kt võrra.

Elering ja Riigilaevastik on sõlminud koostöölepingu, et arendada ühiselt välja terviklik süsteem veealuse taristu monitoorimiseks. Projekti eesmärk on luua operatiivne ja efektiivne lahendus veealuse taristu seisundi jälgimiseks ja võimalike vigastuste tuvastamiseks, piloteerides selleks erinevaid tehnoloogiaid.

¹⁹ <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/eriprojektid/cef-transport#e-raskeveokite-laadi>

²⁰ 13. veebruari 2025. a õhtul pingestati Aegviidu–Tapa jaamavahel ja Tapa jaamas 25 kV kontaktvõrk. Tegu on olulise hetkega SF elektrifitseerimise projektis, kuna see tähendab, et Škoda ronge hakatakse lähiajal katsetama 25 kV vahelduvvoolu trassil Aegviidust Tapani selleks, et tagada sujuv uute rongide kasutuselevõtt 2025. aasta teises pooles. Raudteelõik on u 20 km pikkune. https://www.linkedin.com/posts/eestiraudtee_t%C3%A4na-%C3%B5htul-pingestati-aegviidutapa-jaamavahel-activity-7295852134305079296-WISB/

Alustatud on pilootprojekti GORSMAST, mille käigus arendatakse välja kaks nutikat mereseire platvormi, mis on orienteeritud merereostuse tuvastamisele ning aitavad riikidel koguda reaajas andmeid merekeskkonna seisundi kohta. Valmimas on Riigilaevastiku uus biometaanil ja elektril liikuv mitmeotstarbeline töölaev. Laeva projekteerib ja ehitab Eesti ettevõtte Baltic Workboats ning see valmib 2026. aastal. Käivitatud on projekt "Merehunt", mille eesmärgiks on rajada nutipõide võrgustik. On alustatud töid, et luua Eestisse laevade moderniseerimise ja kliimasäästlike meretehnoloogiate keskus, et astuda samm veelgi väiksema heitega tehnoloogiate ja kütuste kasutamise poole. Nii Euroopa Liit kui ka Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on võtnud suuna laevandussektori kasvuhoonegaaside vähendamisele. Uuenduslike tehnoloogiate abil on võimalik optimeerida laevade tööd, parandada energiatõhusust ning vähendada heitkoguseid.

Kliimaministeerium on koostöös Ukraina partneritega välja töötanud põhjaliku plaani, et taastada Venemaa rünnakutes kannatada saanud sadamaid ja laevastikku.

2024. a alguses reformiti Kliimaministeeriumi struktuuri ning ühendati seni eraldi toiminud (MKM) meremajandusosakond ja (KEM) merekeskkonna osakond. Nimetatud reform oli vajalik omavahelise sünergia suurendamiseks ja suurema sidususe tagamiseks. Algatatud on mitmeid uusi protsesse, sh mereökosüsteemide digikaksiku loomine, kaasaegsete innovaatlike seiresüsteemide arendamine jmt, kuid valdkonda on tugevasti mõjutanud ka 2024. a teravnenud rahvusvaheline olukord (sh veetaluse taristu kahjustamised) ja suurenenud julgeolekuriskid merel.

Täiendavalt on vajalik **investeerida TEN-T sadamatesse kaldaelektriühenduste rajamiseks ning alternatiivkütuste taristu loomiseks** tulenevalt EL'i ESR, FuelEU, AFIR, ETS nõuetest, mille järgi peab taristu olema valmis 2030. aastaks, et laevad üle 5000GT saaksid sadamas seisuaajaks ennast kaldaelektrivõrku lülitada.

Lisaks on vajalik investeerida ka **riigisisese parvlaevaliikluse dekarboniseerimiseks**, millega koos tuleb investeerida ka kohalike sadamate ümberehitusse. Kohalikud parvlaevaliinid panustavad ESR eesmärkide täitmisesse.

Täiendavalt pakub võimalusi alternatiivkütustele üleminekuks **riigile kuuluvate laevade üleviimine alternatiivkütustele**, mis võib tekitada mahuliselt püsivat nõudlust alternatiivkütuste tootmiseks, mis seni on olnud takistuseks investeeringute tegemisel.

Samaaegselt on vajalik investeerida **TEN-T põhivõrgu maanteede liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavaks ehitamiseks, mis on seni takerdunud teehoiu rahastamise mahu olulise vähendamise tõttu**. TEN-T põhivõrgu maanteed peavad olema välja ehitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2024/1679 seatud liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavaks aastaks 2030.

Kaubavahetuses on 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 eesmärgid ei ole võimalik täita.

Järgmiste aastate suur väljakutse on **säilitada ka transpordi toimepidevus**, misjuures võtta transpordis kasutusele **rohetechnoloogiad** ja leida efektiivsust sektoris **digilahenduste juurutamise** läbi.

Olulisemaks on muutunud ka **toimepidevuse tagamine läbi veeteede avatuna hoidmise**, sest pinged Ukraina sõja tõttu on tõstnud riske Suwalki koridori avatuna hoidmine kriisisituatsioonis, mistõttu on vaja multifunktsionaalset jäämurdjat, et tagada olenemata aastaajast ning jäätingimustest kaupade ja varustuse liikumine Eestisse.

Liiklusohutusprogrammis 2016–2025 sätestatud eesmärkide täitmine. TLAH näeb ette vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187-ni. Liiklusohutusprogrammiga seatud vahe-eesmärgist **2024. aastal (42 ja 309)** jääb tegelik tulemus kaugele (59 ja prognoos 483). Liiklusohutusprogramm 2016–2025 lõppeesmärk hukkunute ja raskesti vigastada saanute vähendamise osas jääb saavutamata. Aastate 2026–2035 liiklusohutusprogramm on hetkel koostamisel. LOPi põhieesmärk aastaks 2035 – lähtudes nullvisiooni põhimõtetest minimeerida liiklusõnnetustes hukkunute ja raskesti vigastatute arv.

Jätkuvalt on väljakutseks ka mõõdiku „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (kogumahutavus 500 või enam)“ (TLAK eesmärk) täitmine, kus 2024. aastaks on Eesti lipu all **35 laeva**. Jätkuvad järjepidevad turundustegevused.

Tabel 3. Panus strateegia „Eesti 2035“ pikaajalistesse sihtidesse

„Eesti 2035“ vajalik muutus (temaatiline kimp „Ruum ja liikuvus“)	Positiivsed arengud	Väljakutsed
C. Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostoimivat transporditeenust	<ul style="list-style-type: none"> Pärnu sild (jalakäijad ja jalgratturid). Rattastrateegia koostamine on jõudnud lõpusirgele. Käivitus ümberistumisega Valgas Tallinn–Tartu–Riia–Vilnius rongiliin 2025. aasta jaanuarist. Kasutusele võetud nõudetransport (Saaremaal läbiviidav pilootprojekt nõudepõhise ühistranspordi uue korraldusmudeli katseprojektina, rakendamiseks vahemikus 1. juuli 2024 kuni 30. juuni 2026, juhul kui riigieelarvest vastavad vahendid leitakse, et teenindada sõitjaid, kellel puudub võimalus üldist ühistransporti kasutada. 	<ul style="list-style-type: none"> Raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks ja uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt. Seoses kavandatava reisirongide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning leida vahendid nende vastavusse, sh ehitamine mitmetasandiliseks, viimiseks muudetud nõuetega. Uute elektrirongide kasutuspiirkonnas on vaja ümber ehitada lühikesed ooteplatvormid, et tagada teenindamise võimalikkus kõigile reisijagruppidele. Ühistranspordi baaseelarve on külmutatud 2020. aastast ja seetõttu on tekkinud eelarve puudujääk, mis ei võimalda katta sõlmitud avaliku teenindamise kohustusi. Vaja on rongi-, kaug-, maakonna- ja kohalike liinide koostoime, mugavate ümberistumissõlmede ja toimepiirkonna ühtse piletisüsteemi arenguhüpet. Vajalik on parandada ühistranspordi teenindustaset.
D. Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu	<ul style="list-style-type: none"> Edela suunal lõpetatakse 2025. aastal Rapla–Lelle vahelisel raudteeliigul reisirongide piirkiruse tõstmiseks kuni 160 km-ni/h raudtee muldkeha ja pealischituse rekonstrueerimine. 	<ul style="list-style-type: none"> Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitkoguste vähendamine. Kogu Eesti avaliku raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine)

	<ul style="list-style-type: none"> • Kiire ja mugava rongiühenduse loomine Euroopaga Rail Balticu näol. Käib aktiivne ehitustegevus. • 2024. a valmis Tallinna linna Vanasadama trammühendus, mida riik toetas RRF rahastusega summas 36,5 miljonit eurot. • 2024. a II poolaastal jõuti lõpusirgele 1 miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeetme väljatöötamisega kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Meede avatakse 2025. aastal. • 2024. aastal töötati välja ning 2025. aasta alguses kinnitati elektrisõidukite ostutoetuse uued tingimused, mille kohaselt saab edaspidi taotleda toetust ka vähekasutatud elektriautode ostmiseks. • 2024. aasta augustis avati meede raskeveokite elektrilaadimistaristu toetamiseks. Aasta lõpus osutus vajalikuks meetme tingimuste mõningane muutmine, et võimaldada taotlejatele suuremat huvi meetme vastu. • 2024 aastal valmisid TEN-T teede põhivõrgul Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa teel Neanurme–Pikknurme 2+1 lõik ja Tallinna–Pärnu–Ikla teel Pärnu–Uulu 2+2 lõik. 	<ul style="list-style-type: none"> • Täiendavate reisirongide möödumist võimaldavate ehitustöödega Tallinna–Rapla vahelisel raudteelõigul raudtee läbilaskevõime suurendamiseks 50% võrra ei ole võimalik seoses SF eelarve ammendumisega edasi minna. • Riigiteede seisundi hoidmine ja remondivõla suurenemise pidurdamine. LOP tegevuste rahastamine. Põhimaanteed TEN-T põhivõrgu nõuetele vastavaks ehitamiseks rahastuse leidmine. Teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed Tallinna–Tartu teelõigu ja Tallinn–Pärnu–Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 2024/1679 sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanouetele vastavaks 2030. aasta lõpuks. • Järgneval kümnendil on suurimaks väljakutseks teadlikkuse tõstmine ning tähelepanu suunamine keskkonnanohiule ja säästvate liikumisviiside eelistamisele. Selleks tuleb teha olulisi investeeringuid kestliku taristu rajamiseks, aga töötada välja uusi meetmeid transpordi keskkonnajalajälje vähendamiseks.
--	--	---

5. HINDAMISED JA TÕHUSTAMISKAVAD

Aastatel 2023–2024 viis Rahandusministeerium (RaM) läbi perioodi 2014–2020 struktuurivahendite järelhindamist, mis hõlmab muuhulgas ka transpordi investeeringute (sekkumiste kogumaksumus üle 628 miljoni euro, sh Ühtekuuluvusfondi vahendeid ligi 480 miljonit eurot) tõhususe hindamist rakendusperioodi aastatel ning ettepanekuid tulevikuks.

Järelhindamise leidsid, mis vajaksid struktuurseid ümberkorraldusi, polnud. Pigem viidati jätkuvale alarahastamisele erinevates valdkondades, sh võimetusele suuremahulisi projekte täies mahus ellu viia.

Ekspertide üks ettepanekutest puudutas lisaks säästva liikuvuse ning ÜT taristu arendamisele ka ÜT-korraldust ja ühtset piletisüsteemi: „Planeerida ja rakendada kompleksne transporditaristu, sünkroniseerides raudtee ja bussiliinid, toetades seda ühtse piletisüsteemi ja sõlmpeatuste renoveerimisega. Suuremate linnade lähitagamaal arendada pargi- ja sõidu skeeme (Tallinnas rongipeatustes) ja nende parkimisalade vahetus läheduses linnalähiteeninduskeskusi, et vähendada vajadust autoga linna sõita. Kärknasse ja Tartust lõuna poole rajada võimalusel kiirrongipeatused ja laiendada parkimisalad, et vältida vajadust autoga kesklinna rongile sõita.“ Taristu arendamisel püütakse olemasolevate vahenditega ära teha maksimum.

6. TRANSPORDI JA LIIKUVUSE PROGRAMM

6.1. Programmi üldinfo

Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Strateegia „Eesti 2035“ siht (alasihi täpsusega)	Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt Eesti 2035 sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi „Ruumi ja liikuvuse“ all kajastatud muutuste elluviimisse.
Programmi periood	2024–2027
Peavastutaja (ministeerium)	Kliimaministeerium
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM), Riigilaevastik
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	–

6.2. Programmi mõõdikud

Tabel 4.

Tulemusvaldkonna ja programmi mõõdikud kattuvad, need esitatakse Tabelis 1.	Tegelik			Sihttase	
	2022	2023	2024	2024	2025
Meede 1: Transpordi konkurentsivõime					
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24% ²¹	9,84 TWh (8,48%)	Tulemus: ²² 10,2 TWh (9,1%)	-	9,43 TWh (8,74%)	9,31 TWh (9,65%)

²¹ Allikas: KliM energeetikaosakond, Keskkonnaamet (2023. aasta andmed on esialgsed), [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#).

²² Peamine energiakulu tuleb maanteetranspordist. Võrreldes 2022. aastaga kasvas sõidukite läbisõit 2023. aastal 2,4%, ulatudes 11,9 miljardi kilomeetrini. Sõiduautod andsid 72,3% kogu läbisõidust, veoautod 13,8% ning bussid ja mootorrattad kokku 2,5%. Põhimaanteedel kasvas läbisõit 2023. aastal 3,3 miljardi kilomeetrini, mis on 61 miljonit kilomeetrit enam kui 2022. aastal. Taastuvenergia osakaal transpordisektoris on suurenenud, peamiselt biometaaniga kasutuselevõtu tõttu. Näiteks Tartus kasutavad kõik linnaliinibussid biometaaniga, Tallinnas ületas biometaaniga sõitvate busside osakaal 2023. aastal 50% piiri. Kuigi sõidukite arv ja läbisõit on kasvanud, on samal ajal mõningal määral vähenenud keskkonnamõju just tänu uuemate ja puhtamate tehnoloogiate kasutuselevõtule.

		2023.a sihttase 9,46 TWh (8,25%)			
Programmi tegevus 1.1	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic ²³	6,03%	6,12%	17%	24,9%	39,61%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad ²⁴	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 2h 19 min	Tallinn–Tartu 2h 22 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ²⁵ (SF väljundindikaator)	-	-	79,1km	20km	20km
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ²⁶ (SF väljundindikaator)	-	-	- ²⁷	50km	50km
Programmi tegevus 1.2	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Jäämurde teenuse tagamine ²⁸	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala ²⁹	73%	74%	74,5%	74%	75%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ³⁰	0	0	1	0	1
Eestisisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt

²³ Allikas: KLIM (2025. a uus eesmärk on 39,61%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

²⁴ Allikas: Elron (2025. a eesmärk on Tallinn–Tartu 1h 40 min, tulemust kontrollitakse 2026. a)

²⁵ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 20 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁶ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 50 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁷ Suur hulk kontaktvõrku on 2024. a lõpuks valmis ehitatud, kuid elektrifitseerituks saab raudteed lugeda pärast selle pingestamist, s.o Tallinna–Tartu liini puhul 2025. aasta lõpuks. Seetõttu ei saa hetkel kilometraaži välja tuua.

²⁸ Allikas: KLIM meremajandusosakond, TRAM

²⁹ Allikas: KLIM meremajandusosakond, TRAM

³⁰ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 2 tk, tulemust mõõdetakse 2025. a)

(eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ³¹					
Programmi tegevus 1.3	Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades ³² , %	20%	20%	20%	20%	60%
Programmi tegevus 1.4	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ³³ (%)	39%	39%	41%	41%	41%
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla ³⁴ (%)	22%	22%	27%	27%	27%
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ³⁵ (IRI, mm/m)	2,41	2,42	2,41	2,6	2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T ³⁶ (km)	0	0	15 km	18 km	18 km
Programmi tegevus 1.5	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond				
Uue trammitaristu pikkus, km ³⁷	0	0	0	0	0
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ³⁸	0	0	0	0	0
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km ³⁹	0	0	1,36 km	0	0
Programmi tegevus 1.6	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem				

³¹ Allikas: KLIM (2025. a eesmärk on 11 kt (seotud elektriparvlaeva liinile tulekuga), tulemust mõõdetakse 2026. a)

³² Allikas: KLIM lennundusosakond

³³ Allikas: Transpordiamet, KLIM (2025. a eesmärk on 41%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

³⁴ Allikas: Transpordiamet, KLIM (2025. a eesmärk on 28%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

³⁵ Allikas: Transpordiamet

³⁶ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK), Transpordiamet

³⁷ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 3 km, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus)

³⁸ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 1 tk, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus)

³⁹ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 10 km, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus), 2024. aasta lõpuks on esitatud tulemus 1,36 km Pärnu linna Pargi tänava jalg- ja jalgrattatee ehituse projektis.

Liikluskäitumise muutuse indeks ⁴⁰ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	7,4	7,4	7,4	7,7	7,8
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ⁴¹	0,33	0,84	0,82	0,97	0,95
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust ⁴²	5	6	11	5	5

Tabelis ei kajastu programmi tegevuse nr 1.6 all enam raudteevaldkonna Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) seiratavat indikaatorit „Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025“ kuna see liikus seoses ministeeriumide vastutusvaldkondade ümberkorraldustega 2024–2027 programmi mõõdikute väljast. Raudteeohutus on tagatud läbi valminud rajatiste raudteel, mis sisaldab eelkõige täiendavate tõkkepuude paigaldamist ülesõidukohtadele ja ülekäigukohtadele, täiendavate mitmetasandiliste raudteeületuskohtade ehitamist ja uue liiklusjuhtimissüsteemi rajamist.

6.3. Programmi olukorra analüüs

Positiivsed arengud

- Raudteede juures 2024. aastal jätkati ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimisel ning aasta lõpus alustati Tapa–Narva raudteelõigu elektrifitseerimist. Edela suunal jätkati 2024. aastal Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul reisirongide piirkiiruse tõstmiseks kuni 160 km-ni/h raudtee muldkeha ja pealisehituse rekonstrueerimist.
- Võrreldes eelneva kahe aastaga vähenesid kokkupõrked raudteeülesõidukohtadel. AS Eesti Raudtee taristul kokkupõrkeid raudteeülesõidukohtadel ei toimunud.
- Maanteede puhul viidi 2024. aastal ellu erinevaid tehoiu investeeringuid kokku 1101 km teelõikudel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuvaabade katete ehitust). Ehitati 15 km ulatuses 2+2 ja 2+1 ristlõikega teelõike. Rekonstrueeriti 21 silda ja 19 km ulatuses erinevaid teelõike. Teostati remonttöid 1067 km teelõikudel. Ehitati ümber 14 liiklusohutlikku kohta.
- 2024. aastal vähenesid hukkunutega jalakäija õnnetused. Positiivse trendina on vähenenud telefonikasutus mootorsõidukijuhtide seas ning suurenenud kiivrit kandvate laste osakaal nii jalgratastel kui ka kergliikuritel. Samuti on paranenud laste nähtavus liikluses – rohkem kasutatakse jalgrattaga sõites helkurveste.
- 2024. aastal oli maakonnaliinidel gaasibusse 19% võrra vähem. Gaasibussid asendati biodiiselkütust või HVO II kategooria kütust kasutavate bussidega. Alternatiivkütuseid kasutavate busside osakaal moodustas 44%. Kogu liinivõrgu maht suurenes 0,9%. Kogu maakonnaliiniveo mahust teenindatakse gaasibussidega 25% ja see moodustab 12 260 tuhat km.

⁴⁰ Allikas: Transpordiamet

⁴¹ Allikas: Transpordiamet, 2024. a toimus 2 lennuõnnetust ja 4 tõsist intsidenti 77 442 lennutunni kohta.

⁴² Allikas: Transpordiamet

- Jätkub uue keskkonnasäästliku parvlaeva⁴³ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.
- Aasta jooksul oli Tallinna lennujaamast võimalik otselennuga lennata 60 sihtkohta, millest 44 olid regulaarliinid ja 16 regulaarsed tšarterlennud. Lennuliiklus Eesti õhuruumis ja ülelennud on taas kasvutrendis.
- **Rail Baltica** ruumiline planeerimine: 2018. aasta veebruaris kehtestati Rail Baltica koridorid Harju, Rapla ja Pärnu maakondades. Riigikohus tühistas 2020. aasta mais osaliselt Pärnu maakonna planeeringu keskkonnakaalutlustel, uut planeeringulahendust tutvustati 2024. a ja uus trassikoridor kehtestati 1. aprillil 2025.
- Maa omandamine Rail Baltica tarvis: Trass läbib Eestis 1264 katastriüksust, millest 68% oli 2024. a lõpuks Eesti riigile omandatud (st 703 maaüksust).
- Keskkonnamõjude hindamine on lõppenud seitsmel lõigul üheksast.
- 2024. a sõlmiti kaheksa põhitrassi alusehituse lepingut.
- Allianssleping: Rail Baltic Estonia OÜ korraldas 2024. raudtee ehitustööde lõpetamiseks Alliansshanke, mis on projekti elluviimise mudel, kus projekti võtmeosapooled – tellija, projekteerija ja ehitaja – teevad tihedat koostööd ühise eesmärgi nimel. See tähendab, et nad jagavad vastutust ja riske, töötavad ühtse meeskonnana ning teevad otsuseid alati projekti terviklikku kasu silmas pidades. Eesmärk on saavutada parim võimalik tulemus nii kvaliteedi, ajakava kui ka kuluefektiivsuse osas. **Allianssleping sõlmiti 16. mail 2025. aastal.** Lepingute maht kokku on hinnanguliselt 726 miljonit eurot, kuid strateegiliste materjalide (nt rööpad, liiprid, pöörangud ja ballast) hankimise lisavõimalusega võib kogumaksumus ulatuda 932 miljoni euron. Esimene allianssleping hõlmab Ülemiste–Pärnu lõigu raudtee pealisehitust ning Tootsi–Pärnu lõigu alus- ja pealisehitust. Selle maksumus on 394 miljonit eurot.

Tulemusvaldkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2021–2027 (alustamine):

- 2024. aasta lõpuga on vajalikud raudteemaad omandatud ning valdav osa rekonstrueerimistööd ja õgvendused teostatud, Aegviidu–Tapa–Tartu suunas valdav osa kontaktvõrgust valmis ehitatud ja fookus läheb peamiselt Jõgeva–Tartu vahelisele lõigule. Veoalajaamade ehitus Tapal ja Jõgeval on käimas ning lisaks käivad sellel liinil ka autotrafopunktide ehitustööd. Lagedi–Aegviidu lõigus on Lagedi–Raasiku kontaktvõrk uuendatud ja käivad järeltööd. Tapa–Narva lõigu elektrifitseerimiseks on leping sõlmitud ja algamas on tööprojektide koostamine. Liitumislepingud veoalajaamade toideteks Eleringiga on sõlmitud. Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul on 2024. aasta lõpuks kogu mahus teostatud pealisehituse tööd, uued raudteeülesõidud, valminud uus ooteplatvorm Keavas ning vähesel määral on rajatud ohutuspiirdeaedu. Lelle jaamas on kõik jaamateed rekonstrueeritud koos uute pöörmete paigaldusega, ehitatud uus ooteplatvorm, teostatud turvangu- ja sidetööd. Rapla jaamas on kõik jaamateed rekonstrueeritud, pöörmete paigaldamiseks 2025. aastal on ettevalmistused tehtud, rekonstrueeritud on Rapla sild, ning teostatud on turvangu- ja sidetööd.

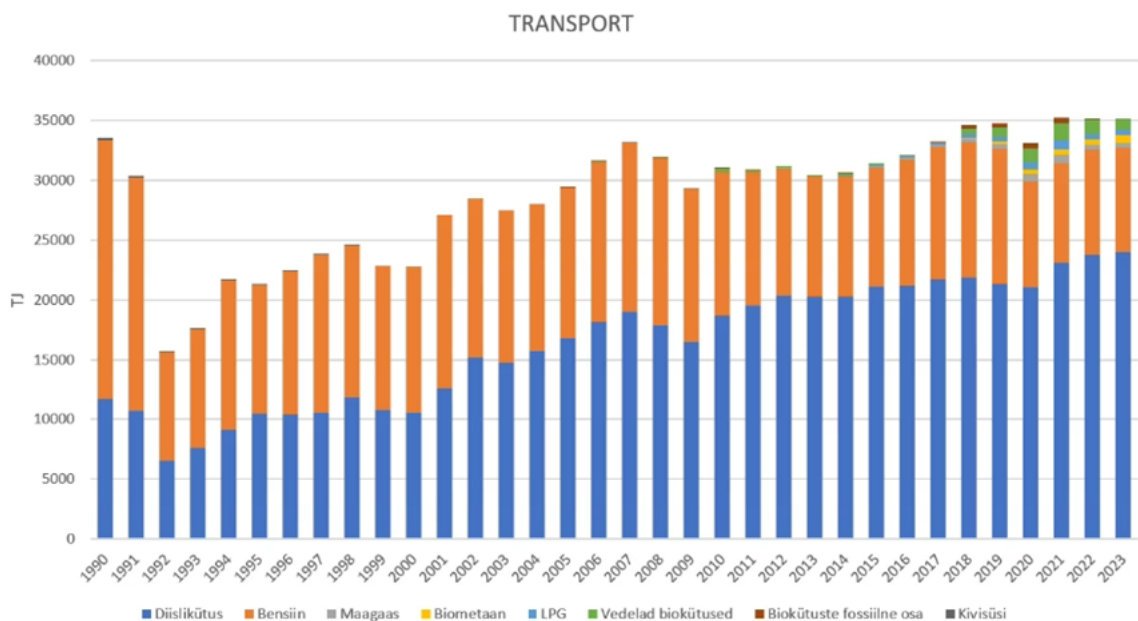
⁴³ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega“.

- 2024. aastal lõppesid ehitustööd riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Pärnu–Uulu ja riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Neanurme–Pikknurme teelõikudel. Jätkus riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu teelõigu ehitus. Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekti eelarvest on välja makstud 66% ning tegevustega jätkatakse 2025. a. 2024. aasta seisuga on rekonstrueeritud 56 teeilmajaama ning paigaldatud 36 uut ilmajaama uude asukohta.
- „Riigile kuuluvate sadamate kaitserajatiste ehitamine ja rekonstrueerimine“ projekti raames valmis 2024. a Kihnu sadama lainemurdja.

Väljakutsed

- **Transpordi energiakulu** (TWh) ei vähene loodetud kiirusega. Peamised põhjendused on toodud eelpool KHG heitmete analüüsi juures: Eestis on jätkuvalt kõrged maanteede läbisõidud, mis iga-aastaselt kasvavad. Niisamuti eelistatakse uue autona soetada suurt ja energiamahukat sõiduautot säästvale väikeautole. TLAKis seatud transpordi energiakulu eesmärgi tuleb kas 1) reaalsele prognoosidele vastavalt korrigeerida (ei lahenda probleemi) või 2) võtta kohe kasutusele kõige energiatõhusamad lahendused ning mitte oodata 5–10–15 aastat (eeldab täiendavaid investeeringuid, aga ka inimeste valmisolekut).

Joonis 4. Transpordisektori kütusetarbimine 1990–2023 (EKUK)



- 2024. aastal **ühistranspordiga**, jalgsi ning jalgrattaga töөлõõitõude osakaal kõõl veidi kasvõs (2023. a 34,9% ning 2024. a 35,1%), kuid kasv tuli kaugtõõtõmise osakaalu vähõnemise (2022. a 7,6% ja 2023. a 6,1%, 2024. a 5,9%), mitte auto osakaalu vähõnemise tulemusel. Autoga tõõle liikõumiste osakaal kasvõs 59%-lt 2023. aastal 59,1%-le 2024. a, mis näitõb, et autostõumistrend jätkõb ja õõhistranspordi ja sääõstvate liikõumisviiside arendõmisse ning inimeste harjumuste muutõmisse pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasõmeid ei täida.

- Inimeste käitumises (ühistranspordi asemel isikliku sõiduauto eelistamine) mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, ühistranspordikorralduse jätkuv killustatus, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.⁴⁴

Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega jätkuvalt seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuse pakkumisega. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja inimeste sundkulutuste vähendamisega transpordile ning nõudluspõhise transpordi arendamisega piirkondades, kus see on mõistlik. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi ruumilise planeerimise, ajaliselt konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse ja ühtse liinivõrgu ja piletitoodete arendamine linna, maakonna ja rongiliinidega.

Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine, kuna Eestis oli vastav näitaja 2024. a vaid 2,7 % (aasta varem 2,5%) ning tegelik potentsiaal on realiseerimata. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja arendatud eeskujulikud rattateede võrgustikud ning vähendatud asulate piirkiiruseid, mille osas oleks ka Eestil veel areneda. SF programmperioodil 2021–2027 on üks suurimaid väljakutseid seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnapiirkondades nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu. Hüppelisemat rattaga tööl käijate osakaalu suurenemist võiks oodata aastatel 2029–2030, kui vastav SF toetusmeede on ellu viidud ning linnades on rajatud terviklikud jalgrattateede põhivõrgud ning asulate piirkiirused ulatuslikumalt vähendatud.

- **Raudteetaristu jätkuvaks probleemiks on vajadus tagada kaubaveole sobilik taristu**, st vajadusel luua täiendavaid võimalusi ühelt transpordiliigilt teisele kaupade kiiremaks liigutamiseks ning rongidele raudteel täiendavaid möödumiskohti, aga ka **raudteeohutus raudteeülekäikudel ja -sõidukohtadel**⁴⁵. Kuigi reisijateveod jätkavad iga-aastasest kasvamist, näitavad kaubaveoproгноosid iga-aastaseks mahuks 2–3 miljonit tonni, mis on selgelt vähem, kui vajalik raudtee jätkusuutlikuks arendamiseks. Seetõttu on iga-aastaselt kasvanud riigipoolne toetus raudteetaristu majandamiseks.
- **Rail Baltica osas on** vastavalt TEN-T määrusele 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 1435 mm raudtee ehitamise ja sellele avaliku sektori vahenditest toetuse eraldamise peamiseks eelduseks. Lahenduseni jõudmiseks eesmärgistatakse RB ehitamine lähtudes prioriteetides, jätkates samal ajal ettevalmistusi RB kogu mahu välja ehitamiseks. Sealjuures on vaja tagada, et esimese ehitusetapi lõpuks, so 2030. a, valmib piiriülene ühendus (kolm Balti riiki

⁴⁴ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> ja statistikaameti andmebaasi tabel: TT230

⁴⁵ 2024. aastal toimus liiklejatega 7 õnnetusjuhtumit, millest 4 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked ülesõidukohtadel AS Edelaraudtee taristul.

on omavahel ning Poolaga uue raudtee 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.

Eestisse jääval RB lõigul on investeeringu maksumuse vähendamiseks ning opereerimiskõlbliku raudtee valmimiseks aastaks 2030 ehk RB ehituse esimese etapis järgmised meetmed: Eesti osas valmis 2023. a strateegia, kuidas tagada raudtee valmimine 2030. aastaks. Esmalt rajatakse Eestis esimeses järjekorras Ülemistelt kuni Läti piirini muldkeha kahe rööpapaari tarbeks, kuid pealisehitus ehk rööpad ja muu vajalik tulevad esialgu üheteelisele raudteele. Samas ehitatakse välja ka möödasõidukohad, et kaubarongid saaks kiiremaid reisironge mööda lubada nagu ka kõik ülesõidud, ökoduktid ja teised ristumised.

- **Merenduses** on peamiseks väljakutseks ebastabiilsed olukorrad maailmas, varilaevastik Läänemerel, ja veealuse taristu kahjustamised, samuti üha enam karmistuvad keskkonnanõuded. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Eestis on merendusteemad jagunenud eri ministriumite vahel ja sellega seoses on merenduse tervikuna arenemiseks väga vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö. Oleme läbi viimas merendusreformi, kus vaadatakse üle eri osapoolte kohustused ning pakutakse lahendusi valdkonna tõhusamaks arenguks.
- **Lennunduse** tõhusust mõjutasid 2024. aastal enim õhusõidukite hooldusvaldkonnas valitsevad olud – rohke nõudluse tingimustes ja teatud õhusõidukite mootorite probleemid ning varuosade puudus takistas sektori kasvu, mis omakorda mõjutas pakkumise vastavust nõudlusele. Suurem osa lennunduse mahtudest ületas pre-COVID-19 eelse aja. Eesti lennundussektor on muutnud ärisuundi ja –mudeleid pärast valdkondlike sanktsioonide ulatuslikku kehtestamist 2022. aastal seoses sõjategevusega Ukrainas. Kuivõrd ka kogu Kesk-Euroopa on nõudlusega ületanud varasemaid tippe, kohtas 2024. aastal taas puudust ka lennujuhtide seas, mis ei võimaldanud sesoonset nõudlust katta. Eestis ei ole seni lennujuhtide puudust tekkinud, ent 2025. aasta mahud võivad oluliselt kasvada seoses ülelendudega, mis võib mõjutada ka aeronavigatsiooni- ja lennujuhtimisteenuste osutamiseks vajaliku personali arvu ning koolitus- ja järelekasvuvajadust. Tervikuna on Eesti lennuettevõtjate äri võimalused nii allhanketurul kui tellimuslendudel kasvutrendis, kuivõrd Kesk-Euroopa taastunud lennundusturgu mõjutab osaliselt ka välisettevõtete piiratud õhusõidukite arv ja vajadus täiendavate usaldusväärsete allhankijate järele.
- Välispoliitilised mõjud seoses Ukraina sõjaga on mõjutanud Eesti õhuruumi regulaarsete kasutajate arvu negatiivselt (Euroopa päritolu ettevõtted ei kasuta Vene Föderatsiooni õhuruumi). See kogumis pikendab lennuteekonda Aiasse, ent samal ajal võimaldab Aasia ettevõtetel ära kasutada konkurentsieelist sama õhuruumi läbimiseks kiiremini. See on tõstnud ka Eesti õhuruumi kasutajate arvu alates 2024. aasta 2. poolaastast.
- Suurenenud lennuliiklus, aga ka parem teavituskultuur tõi 2024. aastal kaasa ka 2632 registreeritud ohutusega seotud juhtumit, sh 2 lennuõnnetust. Võrreldes 2023. aastaga on registreeritud juhtumite arv kasvanud ligi 20%.
- **Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu rahastamine on olnud aastaid ebapiisav**, 2024. aastal oli rahastamine üle 25% väiksem kui 2021. aastal. Tulenevalt

teehoiuks ettenähtud vahendite vähenenud mahust ja ehitushindade kasvust viimastel aastatel on 2024. aasta töömaht ca 50% väiksem võrreldes 2021. aastaga.

- Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt vähemalt 213 miljonit eurot. Selline rahastus võimaldaks remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu säilimine ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks tekkinud remondivõlg. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 110 miljonit eurot aastas, mis on veidi üle poole vajalikust rahastusest ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise. **Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui selle hoidmine.**
- TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks ja kaasaegsetele tingimustele vastavaks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, EL ITS määruse täitmine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt ca 150 miljonit eurot. Järgneva 4 aasta jooksul on arendustöödeks võimalik kasutada keskmiselt 68 miljonit eurot aastas. Rahaline puudujääk mõjutab otseselt riiklike eesmärkide ajakohast täitmist.
- **Liiklusohutuse seisukohast** vaadatuna hukkus aastate 2022–2024 keskmisena maanteedel liikluses 59 inimest (2021–2023 keskmisena 55, 2020–2022 keskmisena 55, 2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Kuigi liiklusohutusprogrammi 2024. aasta eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ohutuse tagamise osas täideti, ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+12), sõitjate (+3) ja jalgratturite (+1) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada. Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärk **vähendada kolme aasta keskmist liiklussurmade arvu** maanteetranspordis kokku lepitud tempos jäi täitmata. Kuna kahe aasta (2023 ja 2024) hukkunute summa on juba 128 mis tähendab, et LOP 2023–2025 eesmärgi saavutamine ei ole kuidagi võimalik.

6.4. Programmi tegevuste täitmise analüüs

Planeeritud tegevuste täitmise analüüs
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime
Programmi tegevus 1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Olulised tegevused ja tulemused:
<ul style="list-style-type: none"> • AS Eesti Raudtee alustas raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2023–2028 SF eelarvega kogusummas 226,177 miljonit eurot (eelarvet vähendati 10 mln euro võrra ning suunati kõverate õgvendamiste kallinemiste katmiseks), millest SF vahendid moodustavad 85% ning 48,045 miljonit eurot CO₂ vahenditest katmaks SF projekti mitteabikõlblikke kulusid. 2024. a lõpu seisuga on SFist välja makstud 40,167 miljonit eurot. Tallinna–Tartu rongiliinide elektrifitseerimine jõuab lõpule 2025. aasta lõpuks. • Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 miljonit eurot (2024. aastal CO₂ kauplemise vahenditest), mis alustavad reisijate teenindamist Tallinna–Tartu liinil 2025. aastal. 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.

- Käimas on **Rail Baltica** ehitamine. Raudtee muldkeha ehitust jätkatakse rohkem kui 50% trassi ulatusest Eestist (Ülemiste ja Tootsi vahelisel lõigul) ning jätkatakse ettevalmistustööde trassi lõunapoolseimas osas. 2025.a ehituseelarve kasvab suurusjärku 500–600 miljonit eurot. Jätkatakse Ülemiste reisterninali ning teiste kohalike peatuste ehitusega ja liigutakse edasi kontaktvõrgu liitumispunktide ehitusega.
- 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, suurenenud kogusummas ca 93 miljonit eurot. Rekonstrueerimistöid on teostatud ning kõveraaid on 2024. a lõpu seisuga õgvendatud kokku 60,77 miljoni euro mahus.
- Lõppemas on Ühtekuuluvusfondi projekt Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimiseks kogusummas 18,25 miljonit eurot, millest enamus on 2024. aasta lõpuga ka välja makstud. Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamise osa on plaanis ÜF projekti koosseisust välja arvata rahaliste vahendite puudumise tõttu. Sellest tulenevalt lükkub edasi ka rongide taksõiduplaanile ülemineku algus edela suunal.
- Reisirongiliikluse taktipõhise liikumisgraafiku kasutuselevõtmise ettevalmistava tegevusena parendatakse aastatel 2024–2025 raudteetaristut Tapa–Tartu ja Tartu–Valga liinidel 20 miljoni euro ulatuses CO₂ kauplemise vahenditest. Ühistranspordi ligipääsetavuse parendamise toetusmeetmest eraldati 4,75 miljonit eurot Nelijärve, Jäneda ja Lehtse ooteplatvormide ümberehituseks ning raudteealuste kergliikluse tunnelite ehituseks.

Programmi tegevus 2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Olulised tegevused ja tulemused:

- 2024. aastal ei jätkatud reisilaevade toetusmeetmega. Toetusmeede aitas seni laevaomanikel kulusid vähendada, kiirendada Covid-19 kriisist väljumist ning tagada töökohtade ja nendelt tuleneva maksutulu säilimise riigile. Meetmega mittejätkamine toob kaasa töökohtade arvu vähenemise sektoris, võimaliku laevade lipu alt lahkumise tulenevalt ebasoodsatest maksutingimustest laevandusele siinses regioonis ning seega maksutulude vähenemise riigile.
- 2024. aastal jätkati veeteetasude vähendatud määraga 15% (hinnanguline vähenemine 4,8 mln 2024–2027) senise 37,5% (2023) ja 50% (2022), mis aitab mõningal määral Eesti transiidi-sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimusi parandada. Sanktsioonide tõttu on sektor sattunud kriitilisse seisu, kuna kaubavood on drastiliselt langenud. Lisaks töötati välja uus veeteetasude süsteem, mis lähtub laeva keskkonnamõjudest. Seadusemuudatused on plaanis jõustada 2025. aastal.
- 2024. aastal jõuti uue 22 miljonit eurot maksva multifunktsionaalse laeva ehituslepinguni, mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva. Laev valmib 2026.
- 2024. aastal kuulutati välja hange 39 miljonit maksva suursaarte parvlaeva ehituseks, mida hakatakse kasutama põhilaevana Virtsu–Kuivastu Liinil. Projekti rahastatakse Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames mahus 25,4 miljonit eurot ja CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot.
- 2024. aastal investeeritakse 955 000 eurot raadionavigatsiooni, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistu taristu uuendamisesse.
- 2024. aastal teostati Rukki kanali süvendustööd.
- 2024. aastal alustati nutipoidede võrgustiku arendamise ja vajamineva taristu piloteerimisega. Sõltuvalt avaliku sektori innovatsioonimeetme rahastustootluse tulemustest.
- 2024. aastal alustati Virtsu–Kuivastu sadamatesse uue laeva tarvis kaldaelektriühenduseks vajaliku taristu ja sildumiskaide vastavaks ehitamise töödega, mida rahastatakse 3 mln euro ulatuses CEFist ja 8 mln euroga CO₂ kvoodirahadest. Taristu peab valmima 2026. aastaks.
- Riigi veesõidukite haldamiseks on loodud eraldi asutus (riigilaevastik), kuhu on koondatud erinevate haldusalade veesõidukid, mida asutuses keskselt hallatakse, selle käivitamiseks eraldati 2023. aastal summas 6,67 mln eurot, aga baaseelarve vajadus 2024. aastal on 20,5 mln eurot. Riigilaevastiku baasi

<p>puudujääki kaetakse 2024. aastal 2,7 mln euroga seoses lootsitasude alalaekumisega sanktsioonide tõttu. Täiendavalt on vajalik loodud asutuse baasrahastuse puudujäägi katmine summas 11,4 mln eurot.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Talvise navigatsiooni tagamine, 2024. aastal baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot. 2024. aastal toimusid jäämurdetööd nii Pärnu kui ka Soome lahel. • 2024. aastast viidi merenduse ja lennunduse sanktsioonide rakendamine üle Kliimaministeeriumist Transpordiametisse. Luuakse 3 täiendavat püsivat töökohta, kuna sanktsioone tuleb pidevalt juurde ning nende edukas rakendamine muutub üha töömahukamaks. • SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatise ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF 70%-lise toetuse mahus 9,5 miljonit eurot (projekti kogumaksumus 13,57 mln eurot), 2024. aastal eeldatavas ÜF toetuse mahus 0,455 miljonit eurot. Valminud on Kihnu sadama lainemurdja.
<p>Programmi tegevus 3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid</p>
<p>Olulised tegevused ja tulemused:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,52 miljonit eurot aastas. • Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,01 miljonit eurot aastas. • Jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Transpordiametiga. • Tallinna lennujaama kaubakäitlemise võimekuse kasv sõltub sanktsioonipoliitika leevendamisest. Lühiajal ei võimalda Eesti ja ELi päritolu välisvedajate konkurentsituatsioon kavandada regulaarse kaubavahetuse ulatuslikku kasvu Aasiaga. • Õhusõidukite elektriga varustamine on tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ja 2030. aastaks kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel. Kliimaministeerium eraldab 2024–2028 jooksul 14,40 miljonit eurot ASile Tallinna Lennujaam eesmärgiga vähendada lennunduse taristuga seotud emissioone ning muuta maapealne taristu veelgi keskkonnasõbralikumaks.
<p>Programmi tegevus 4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</p>
<p>Olulised tegevused ja tulemused:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks on perioodil 2024–2027 kokku kasutada 458,2 mln eurot, sellest 2024. aastal kasutati 101,0 mln eurot. 51,9 mln eurot ulatuses algselt 2024. aastasse kavandatud investeringuid kanti üle 2025. aastasse kuna Libatse–Nurme teelõigu hange nurjus. • Tallinna–Pärnu–Ikla teel viidi 2024. aastal lõpule Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 36,2 miljonit eurot. Jätkus Sauga–Pärnu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 13,3 miljonit eurot. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa teel viidi lõpule Neanurme–Pikknurme 2+1 tee ehitus, kogumaksumusega 8,6 miljonit eurot. • Kaitseministeeriumiga koostöös alustati CEF Military Mobility rahastusotsuse alusel Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna ringtee ristmikul paikneva Kanama viadukti ümberehitust kogumaksumusega 12 mln eurot, sellest 2024. aastal 1,3 mln eurot. • Struktuurivahendite toel on rakendamisel teilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot (SF toetus 73,07%), millest 2024. aastal 0,3 mln eurot. • Tallinna ringtee km 0–30 varustatakse struktuurivahendite toel muutuvateabega märkide ja infotahvlitega kogumaksumusega 2,4 mln eurot, sellest 2024. aastal 0,8 mln eurot. • 2023. aastal jõustunud EL Alternatiivkütuste Taristu määrus (AFIR) seab nõuded alternatiivkütuste taristule. 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 CO₂

vahenditest, millest 5 miljonit eurot on kavandatud elektriraskeveokite laadimistaristu arendamiseks

Kohalike teede arendamiseks:

- Ühtlasi investeeriti 2024. aastal Transpordiameti poolt säästlike liikumisviiside arendamiseks 1,41 mln eurot.
- Kokku rajati Transpordiameti poolt 2024. aastal 14,6 km jalgratta- ja jalgteid, sealhulgas 7 km säästvate liikumisviiside toetamiseks.
- Pärnu linna Raba ja Lai tänavate vahelise silla ehitust toetati 2023. aastal 5 mln euroga ning 2024. aastal summas 7,5 mln eurot. Lisaks eraldatakse silla ehituse toetuseks 2025. aastal veel 7,5 mln eurot.
- Kohalike teede teehoiutoetust eraldati 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.

Programmi tegevus 5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Olulised tegevused ja tulemused:

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel⁴⁶) 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. 2024. aastal oli pööratud Pärnu Raba silla jalgratta- ja jalgteid ehitamisel;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisse 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 Kristiine ühistranspordi sõlme projektis;
- 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;
- RRF vahenditest rajati Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 36,5 miljonit eurot, 2024. aastal summas 33 miljonit eurot. Projekt valmis 2024. aastal, uus trammiliin on avatud;
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) 12,1 miljoni euroga.
- CO₂ vahenditest otsustati toetada 8,5 miljoni euroga (sh KM) meedet, millega parandatakse ligipääsetavust riigiteede ühistranspordipeatustele. 2024. aastal viidi läbi meetme ettevalmistustööd ning viiakse ellu aastatel 2025–2026.

Programmi tegevus 6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Olulised tegevused ja tulemused:

LOP 2025. aasta elluviimiskava eelnõu on Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis heaks kiidetud, kuid Vabariigi Valitsuse poolt kinnitamata. Kuni elluviimiskava kinnitamiseni Vabariigi Valitsuses juhendatakse 2025. aasta tegevuste kavandamisel ja realiseerimisel liikluskomisjonis heakskiidetud elluviimiskava eelnõust. Jätkub perioodi 2026–2035 liiklusohutusprogrammi koostamine. Programmis lähtutakse eeldusest, et 2050. aastal ei hukkuks Eestis liikluses enam ühtki inimest. Selle alusel on arvutatud järgmise Eesti liiklusohutuse strateegilise eesmärgina – mitte enam kui 22 hukkunut aastast (kolme aasta keskmisena). Eesmärgi saavutamine nõuab: valitsuskoalitsioonide üleseid kokkuleppeid ja suuna hoidmist, riigi ja omavalitsuste oluliselt suuremat panustamist liiklusohutuse alasesse tegevusse ja täiendavate

⁴⁶ Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalse asustuspõhise tütübi ja klastrite määramise meetodile“.

tõenduspõhiste meetmete rakendamist. Eesmärgi saavutamisel tõuseb Eesti eeldatavasti EL parimate liiklusohutusega riikide ridadesse (2024 Norra tase).

Tulemused: Võrreldes viimase kolme aastaga pole liiklejate käitumist iseloomustavate mõõdikute keskmised väärtused muutunud.

2024. aastal toimus liiklejatega Eesti **raudteedel** 7 õnnetusjuhtumit, millest 4 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked ülesõidukohtadel. Neljas Edelaraudtee ASi taristul toimunud õnnetusjuhtumist hukkus üks inimene. Lisaks toimus 3 otsasõitu inimestele, mille tagajärjel said 3 inimest vigastada. Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja on langustrendis (2024. aastal oli vastav näitaja 0,33. 2023. aastal oli vastav näitaja 0,34, 2022. aastal 0,39), küll aga ületavad näitajad planeeritud sihttaset.

Lennunduses registreeriti 2024. aastal kokku 2570 raportit ECCAIRS andmebaasis, 2023. aastal oli raportite arv 2106, 2022. aastal 1595 – mis on tõusvas trendis. Lennuõnnetusi toimus 2 (üldlennunduses, inimohvriteta; 2023. ja 2022. aastal vastavalt 1 ja 0), tõsisemaid intsidente oli 4 (2023. ja 2022. aastal vastavalt 5 ja 2). Kasvu põhjuseks võib pidada lennuliikluse kasvu ning parenenud raporteerimiskultuuri. Intsidente oli 364 ja vahetu mõjuta juhtumeid 1967. Määramata klassifikatsiooniga juhtumeid 94, tähelepanekuid 128.

2024. aastal toimus **Eesti merealadel ja sisevetel** 11 laevaõnnetust, registreeriti 6 ohtlikku juhtumit. Nende käigus ühtegi hukkunuga õnnetust ei olnud ja viga sai 2 inimest. Laevaõnnetused jagunesid Eesti lippu (27%) ja välisriigi lippu (73%) kandvate laevade vahel. Põhjuseks on joonistunud välja eelkõige tehnilised rikked, põhjapuuad ja ankrukaotused.

Liikuvuse arendamiseks:

- Luuakse teenusmudel e-veoselehtede kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veoselehtede vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).
- Jätkub CEFist rahastatava eFTI4EU projekti raames elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajaliku lahenduse väljatöötamisega, mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekti eesmärk on Elektroonilise kaubaveoteabe määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks vajaliku andmevahetusvõimekuse loomine. Kliimaministeerium on projekti peapartner ning projekti on kaasatud 22 partnerit kokku 9-st liikmesriigist⁴⁷. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti kogueelarve on 22,8 miljonit eurot, millest 50% kaastahustatakse CEFist. Kliimaministeeriumi eelarve on sellest 1 miljon eurot. Omafinantseeringuks vajalik 50% kaetakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi reaalajamajanduse eelarvest.
- Taristuarendused programmi tegevuste 1.1.–1.5. all, mis otseselt parandavad ühistranspordi kättesaadavust, suurendavad jalgrattakasutust jne.
- Alustati riikliku rattastrateegia koostamist, et suurendada aktiivsete liikumisviiside osakaalu ja tähtsustada jalgrataste rolli multimodaalses ahelas. Tähtaeg mai 2025.

⁴⁷ Eesti, Soome, Leedu, Saksamaa, Austria, Itaalia, Prantsusmaa, Portugal, Belgia partneritena ning Holland, Hispaania ja Iirimaa vaatlejatena

6.5. Programmi ja programmi tegevuste 2024.a. eelarve täitmine

Programm	Esialgne eelarve (kulud tuh eurodes)	Lõplik eelarve (kulud tuhandetes eurodes)	Täitmine (kulud tuh eurodes)
Transpordi ja liikuvuse programm	756 963 €	894 600 €	550 152 €
Programmi tegevuse nimetus	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine
Veeteetranditaristu arendamine ja korrashoid	32 312 €	62 910 €	47 056 €
Õhutranditaristu arendamine ja korrashoid	10 303 €	10 559 €	10 941 €
Maanteetranditaristu arendamine ja korrashoid	227 757 €	200 602 €	182 234 €
Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	41 258 €	11 418 €	11 273 €
Raudteetranditaristu arendamine ja korrashoid	433 139 €	547 874 €	260 021 €
Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	12 193 €	61 237 €	38 627 €

Selgitus:

- Transpordi ja liikuvuse programmis ületab lõplik eelarve esialgset seetõttu, et 2023. aastast kanti üle kasutamata jääke 9 535 tuhat eurot, riigieelarve seaduse muudatusega tõsteti investeringutest tegevuskuludesse 10 200 tuhat eurot ning 2024. aastal eraldati Vabariigi Valitsuse sihtotstarbelisest reservist transpordi tulemusvaldkonda 44 407 tuhat eurot, sh:
- 28.05.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 70 jäämurdetööde ja talvise navigatsiooni katteks 2 319 tuhat eurot;
- 24.06.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 75 infoturbe projektidele 5,7 tuhat eurot;
- 21.10.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 114 ministeeriumite ümberkorraldamise projektidele 13,3 tuhat eurot;
- 24.10.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 117 IKT küberturvalisuse projektidele 7,3 tuhat eurot;
- 15.11.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 119 Riigilaevastiku tegevuskuludeks 11 340 tuhat eurot;
- 27.11.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 122 õigusaktidest tulenevate meetmete rakendamiseks (rahvusvahelise sanktsioonide seadus) 37,2 tuhat eurot;
- 13.12.2024 rahandusministri käskkirjaga nr 129 Eesti Raudtee kahjumi katmiseks 30 685 tuhat eurot.
- Kasvuhoonegaaside heitkoguse kvoodi müügitulude (CO₂) arvelt planeeriti esialgselt eelarvet 114 858 tuhat eurot, kuid lõplikuks eelarveks kujunes 188 835 tuhat eurot, millest kasutati 32 962 tuhat eurot.
- Välisvahendeid planeeriti esialgses eelarves 374 810 tuhat eurot, lõplikuks eelarveks kujunes 373 231 tuhat eurot, millest kasutati 208 990 tuhat eurot.

- Veetransporditaristu arendamise ja korrashoiu programmi tegevuses jäi kasutamata piirmääraga vahendeid Riigilaevastikul 5 563 mln eurot, mis on kohustustega kaetud: ca 200 tuhande euro ulatuses oli aasta lõpuks aktiga kinnitamata ostuarveid, mille vastuvõtmine jäi tulenevalt tarnete viibimisest 2025. aastasse ning jäägi arvelt kaetakse baaseelarve puudujääk jäämurdja Botnica lepingulise kohustuse täitmiseks, et tagada sadamas valmisolek jäämurdmise teenuse osutamiseks. 15.11.2024 rahandusministeeriumi käskkirjaga nr 119 Riigilaevastikule VV reservi sihtotstarbelistest vahenditest eraldatud vahenditest jäi kasutamata 3 224 tuh eurot, millest kaetakse veesõidukite hooldus- ja remondikulud, sh navigatsioonimärkide uuendamine jm, mis lükkusid 2025.aastasse vahendite hilisema eraldamise tõttu.
- Lisaks oli välisvahenditest planeeritud multifunktsionaalse laeva soetamiseks 9 060 tuh eurot, mille hankimine lükkus edasi.
- Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu programmi tegevuses eelarve alataitmine on põhiosas tingitud mitterahalisest eelarvest, kus amortisatsiooni tegelik kulu oli 13 201 tuh eurot väiksem võrreldes eelarves planeerituga. Peamiseks mõjuteguriks on uute investeeringute (teede, viaduktide) kasutuselevõtmise hilinemine, millega lükkub edasi ka amortisatsiooni arvestusperioodi algus.
- Raudteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu programmi tegevuse suurim alataitmine (161,6 miljonit eurot) tuli Rail Baltica projektist, kus eelarve erinevate finantsallikate lõikes oli küll planeeritud, kuid reaalseid kulusid ei jõutud teha. Sama rea peal olid ka planeeritud CO2 vahendid, kus kestlike projektide (täpsemalt: Tapa–Tartu raudtee rekonstrueerimise ja elektrifitseerimise tööd, Rail Baltica projekti kulud, täiendavate elektrirongide soetus, rongide depoo, sh RB rongide depoo, rajamine) eelarvest 119 miljonit eurot reaalseid kulusid ei jõutud teha. Siin on tegemist kasvuhoone heitkoguse kvoodi müügitulust laekunud vahenditega 2024. aastal, mida jõuabki realselt kasutama hakata (kohustusi võtma) alles 2025. aastal.

7. ÜHISTRANSPORDI PROGRAMM

7.1. Programmi üldinfo

Programmi nimi	Ühistranspordi programm
Programmi eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav paindlik ning efektiivne ühistranspordisüsteem.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Strateegia „Eesti 2035“ siht (alasihi täpsusega)	Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt Eesti 2035 sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi „Ruumi ja liikuvuse“ all kajastatud muutuste elluviimisse.
Programmi periood	2024–2027
Peavastutaja (ministeerium)	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (ReM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	

7.2. Programmi mõõdikud

Tabel 5. Ühistranspordi programmi mõõdikud

Programmi mõõdikud	Tegelik			Sihttase	
	2022	2023	2024	2024	2025
Ühistranspordiga tööl käivate liiklejate osakaal, %	16,9	17,8	18,3	18	18,52
Ühistranspordiga liiklejate osakaal linnapiirkondades, %	35,9	40,2	39,9	22	23
Programmi tegevus	Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine				
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta ⁴⁸	1,23	1,29	1,29	1,43	1,43
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta ⁴⁹	0,46	0,48	0,45	0,54	0,55
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta) ⁵⁰	37	42,5	42,4	29	29

⁴⁸ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Elron

⁴⁹ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

⁵⁰ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta) ⁵¹	82,7	86,0	87,2	97,40	98,7
--	------	------	------	-------	------

7.3. Programmi olukorra analüüs

Positiivsed arengud:

- Maakondlikud bussiliinid muutusid tööealistele taas tasuliseks.
- Saaremaa nõudepõhise transpordi pilootprojektiga alustati 2024. aastal. Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- 2024. aastal viidi läbi suursaarte parvlaevaliinide sõitjateveo hange, mille tulemusel sõlmiti uus sõitjateveo leping järgmiseks 7-aastaks praeguse vedaja TS Laevad OÜ-ga ning jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁵² ehitus suursaarte liinide teenindamiseks. Parvlaeva kontseptsioon on valminud ning laev valmib 2026. aastaks.
- 2024. aastal kuulutati välja sõitjateveo hange vedajate leidmiseks liinidele Rohuküla–Sviby, Kihnu–Munaland ja Munaland–Manilaid, Sõru–Triigi ning Ruhnu–Munaland, Ruhnu–Pärnu ja Ruhnu–Roomassaare.
- Regionaal- ja Põllumajandusministeerium koostöös Riigilaevastikuga viib läbi hanke Laaksaare–Piirissaare hõljukiliinide uue keskkonda säästvama hõljuki ostmiseks.
- 2024. aastal viidi läbi Ruhnu lennuühenduse hange.
- Valitsus kinnitas ühistranspordi reformi läbiviimise. Ühistranspordi reformi kontseptsioon keskendub ühistranspordi arendamisele.

Väljakutsed:

- Senist maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamisel välja töötada uus liinivõrk tuginedes regulaarsete intervallidega sõiduplaanidele (ehk taktipõhisusele), mis on eelduseks tõhusale liinide omavahelisele sidumisele. Võrgu ülesehitusel luuakse kolmetasandiline liinide hierarhia, mille eesmärgiks on ebatõhusa liiniläbisõidu vähendamine, töökohtade ja teenuste kättesaadavuse parandamine ning ühendusaegade lühendamine.
- Töötada välja kestlik ühistranspordi rahastusmudel, kuna alates 2020. aastast on ühistranspordi baaseelarve oluliselt vähenenud, kuid lepingud vedajatega on pikaajalised ja indekseeritud, mis tõttu on tegelikud kulud seoses inflatsiooni tõttu suurenenud.

⁵¹ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

⁵² Seos mõõdikuga: „Eestisisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimine“.

7.4. Programmi tegevuste täitmise analüüs

Planeeritud tegevuste täitmise analüüs
Meede 1.
Programmi tegevus 1. Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine
<p>Olulised tegevused ja tulemused:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus. 2024. aastal oli vajaminev toetus 149 mln eurot. 2024. aastal teenindati 32,6 mln reisijat maakonnaliinidel ja rongiliinidel läbiti 55,1 mln liinikilomeetrit ning laevade ja lennukitega tehti 32,3 tuhat reisi. Ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamine algab järgmistel aastatel. Jätkatakse ühistranspordi korraldusmodelite tõhustamisega. Alustati ühistranspordikeskuste reformiga, millega nähakse ette konsolideerida tänased piirkondlikud ühistranspordikeskused regionaalseteks. Eesmärgiks säilitada kohalik kompetents ja otsuspädevus liinivõrgu üle, kuid konsolideeritakse eelkõige ülesanded, mida on asjakohasem täita keskselt. Reformi esimeses etapis alustati kohtumisi ÜTK-dega Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega. 2024. aastal alustati Saaremaa nõudepõhise pilootprojektiga. Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes. Kaasaegse ühistranspordiregistri välja arendamine. 2024. aastal sõlmiti hankeleping Via Technologies Europe B.V-ga uue tarkvara juurutamiseks. Uus tarkvara vahetab välja ühistranspordiregistri peamise komponendi sõiduplaanide planeerimise tarkvara. Juurutamine on plaanis lõpule viia 2025. aasta sügiseks.

7.5. Programmi tegevuste 2024. a. eelarve täitmine

Ühistranspordi programm	Esialgne eelarve (kulud tuhandetes eurodes)	Lõplik eelarve (kulud tuhandetes eurodes)	Täitmine (kulud tuhandetes eurodes)
Programmi kulud	130 485 €	154 091 €	150 099 €
Programmi tegevus:	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine
Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine	130 485 €	154 091 €	150 099 €
Kulud	130 485 €	154 091 €	150 099 €

Selgitus:

Programmi tegevuste lõplik eelarve oli 154 091 tuhat eurot ning täitmine 150 099 tuhat eurot.

2024. aasta ühistranspordi toetuste prognoosimisel arvestati kütuse hinna tõusuga 1% kvartalis. Tegelikult langes kütus igas kvartalis, aastaks kokku -4,4%. Kütuse hinna muutus mõjutas kõiki ühistranspordi liike (buss, laev, lennuk, rong). Kütuse hinna langus vähendas prognoositud kulu oluliselt. Teisalt vähendas 2024. aastal ühistranspordi toetust piletitulu suurem tõus. Esialgu prognoositi piletitulu väiksemat tõusu, sest 2024.

aasta alguses tõusis käibemaks 20%-st 22%le, mis vähendas piletitulust saadavat käibemaksuta piletitulu osa. Lisaks prognoositi väiksemat piletitulu tõusu maakonnaliinidel seoses tööealistele piletihinna tagasi toomisega. Tegelikult laekus piletitulu kõikidelt ühistranspordi liikidelt rohkem kui eelneval aastal. Kasutamata jäänud vahendeid kasutatakse 2025. aastal transpordi dotatsioonide kulude katteks.

Jääk sisaldab sihtotstarbelisi vahendeid, mida kasutatakse 2025. aastal samaks otstarbeks:

Rahandusministri käskkirja nr	Sihtotstarbelise eraldise kood	Sihtotstarbelise eraldise sisu	Summa
171	VR080171	Ühistranspordi tegevuse tagamiseks	1 711 849
109	SR080109	KT küberturvalisuse kulud 2024	31 332
KOKKU			1 743 181

8. Transpordi tulemusvaldkonna sisend riigi 2024. aasta majandusaasta koondaruandesse

Positiivsed arengud

- **Raudteede valdkonnas** jätkati 2024. aastal ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimisel ning aasta lõpus alustati Tapa–Narva raudteelõigu elektrifitseerimist. Edela suunal jätkati 2024. aastal Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul reisirongide piirkiiruse tõstmiseks kuni 160 km-ni/h raudtee muldkeha ja pealisehituse rekonstrueerimist.
Võrreldes eelneva kahe aastaga vähenesid kokkupõrked raudteeülesõidukohtadel. AS Eesti Raudtee taristul kokkupõrkeid raudteeülesõidukohtadel ei toimunud.
- **Rail Baltic** põhitrassi osas on ehituslepinguid sõlmitud 2024. a lõpuks 74 km põhitrassi ulatuses, mis tagab raudtee valmimise Eesti osas 2030. a.
- **Maanteede valdkonnas viidi 2024. aastal ellu erinevaid tehoiu investeeringuid kokku 1101 km teelõikudel** (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati 15 km ulatuses 2+2 ja 2+1 ristlõikega teelõike. Rekonstrueeriti 21 silda ja 19 km ulatuses erinevaid teelõike. Teostati remonttöid 1067 km teelõikudel. Ehitati ümber 14 liiklusohutlikku kohta.
2024. aastal vähenesid jalakäijatega õnnetused, milles hukkus inimene. Positiivse trendina on vähenenud telefonikasutus mootorsõidukijuhtide seas ning suurenenud kiivrit kandvate laste osakaal nii jalgratastel kui ka kergliikuritel. Samuti on paranenud laste nähtavus liikluses – rohkem kasutatakse jalgrattaga sõites helkurveste.
- Aasta jooksul oli Tallinna lennujaamast võimalik **otse lennuga lennata 60 sihtkohta**, millest 44 olid regulaarliinid ja 16 regulaarsed tšarterlennud. Lennuliiklus Eesti õhuruumis ja ülennud on taas kasvutrendis.
- **Valmis Kihnu sadama lainemurdja.**
- 2024. aastal oli maakonnaliinidel gaasibusse 19% võrra vähem. **Gaasibussid asendati biodiiselkütust või HVO II kategooria kütust kasutavate bussidega.** Alternatiivkütuseid kasutavate busside osakaal moodustas 44%. Kogu liinivõrgu maht suurenes 0,9%. Kogu maakonnaliiniveo mahust teenindatakse gaasibussidega 25% ja see moodustab ligikaudu 12,3 miljonit kilomeetrit.
- **Alustati Saaremaa nõudepõhise transpordi pilootprojektiga.** Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- **Viidi läbi suursaarte parvlaevaliinide sõitjateveo hange**, mille tulemusel sõlmiti uus sõitjateveo leping järgmiseks seitsmeks aastaks praeguse vedaja TS Laevad OÜ-ga. Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁵³ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks. Parvlaeva kontseptsioon on valminud ning laev valmib 2026. aastaks.

⁵³ Seos mõõdikuga: „Eestisisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimine“.

- **Kuulutati välja sõitjateveo hange** vedajate leidmiseks parvlaevaliinidele Rohuküla–Sviby, Kihnu–Munalaid ja Munalaid–Manilaid, Sõru–Triigi ning Ruhnu–Munalaid, Ruhnu–Pärnu ja Ruhnu–Roomassaare. 2024. aastal viidi läbi Ruhnu lennuühenduse hange.
- Regionaal- ja Põllumajandusministeerium koostöös Riigilaevastikuga kuulutas aasta lõpus välja hanke Laaksaare–Piirissaare hõljukiliinide uue keskkonda säästvama hõljuki ostmiseks.
- Vabariigi Valitsus kinnitas ühistranspordi reformi kontseptsiooni, mis keskendub ühistranspordi arendamisele. Eesmärk on suurendada säästlike liikumisviiside osakaalu ja muuta ühistransporditeenus kättesaadavamaks nii elu-, töö- kui ka koolikohtade vahel.

Väljakutsed

- **Transpordi energiakulu (TWh) ei vähene loodetud kiirusega**, jätkuvalt kasvavad maanteede läbisõidud.
- **Suurimad väljakutsed ühistranspordis on jätkuvalt seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuse pakkumisega.** 2024. aastal **ühistranspordiga, jalgsi ning jalgrattaga** töölesõitjate osakaal küll veidi kasvas (34,9% → 35,1%), kuid kasv tuli kaugtöötamise osakaalu vähenemise (6,1% → 5,9%), mitte auto osakaalu vähenemise tulemusel. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 0,1%, mis näitab, et autostumistrend jätkub ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamise ning inimeste harjumuste muutmisesse pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täida.
Suurimad väljakutsed ühistranspordis on jätkuvalt seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuse pakkumisega.
- **Eesmärgiks on rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine**, kuna Eestis oli vastav näitaja 2024. a vaid 2,7% (aasta varem 2,5%) ning mille tegelik potentsiaal on realiseerimata. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik.
- **Raudteetaristu jätkuvaks probleemiks on vajadus tagada kaubaveole sobilik taristu**, luua täiendavaid võimalusi ühelt transpordiliigilt teisele kaupade kiiremaks liigutamiseks ning rongidele raudteel täiendavaid möödumiskohti, aga ka **raudteeohutus raudteeülekäikudel ja -sõidukohtadel**. Kuigi reisijateveod jätkavad iga-aastasest kasvamist, näitavad kaubaveoproгноosid iga-aastaseks mahuks 2–3 miljonit tonni, mis on selgelt vähem, kui vajalik raudtee jätkusuutlikuks arendamiseks. Seetõttu on iga-aastaselt kasvanud riigipoolne toetus raudteetaristu majandamiseks.
- **Rail Balticu ehitamiseks on olemas rahastus vaid osaliselt**, oluline on leida täiendavaid vahendeid, et rongiliikluse saaks avada 2030. aastal. Lisaks taristule on vajalik sõlmida kokkulepped veeremi olemasuoluks uuel raudteel.
- **Merenduses on peamiseks väljakutseks ebastabiilne olukord maailmas**, varilaevastik Läänemeres, ja veealuse taristu kahjustamised, samuti üha enam karmistuvad keskkonnanõuded. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Eestis on merendusteemad jagunenud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on merenduse tervikuna arenemiseks väga vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö.

- **Lennunduse tõhusust mõjutasid 2024. aastal enim õhusõidukite hooldusvaldkonnas valitsevad olud** – rohke nõudluse tingimustes ja teatud õhusõidukite mootorite probleemid ning varuosade puudus takistas sektori kasvu, mis omakorda mõjutas pakkumise vastavust nõudlusele, aga ka geopoliitiline olukord. Suurenenud lennuliiklus, aga ka parem teavituskultuur tõi 2024. aastal kaasa registreeritud lennuidentsidentide arvu kasvu ligi 20 protsenti.
- **Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu rahastamine on olnud aastaid ebapiisav**, 2024. aastal oli rahastamine üle 25% väiksem kui 2021. aastal. Tulenevalt teehoiuks ettenähtud vahendite vähenenud mahust ja ehitushindade kasvust viimastel aastatel on 2024. aasta töömaht ca 50% väiksem võrreldes 2021. aastaga. **Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui selle hoidmine.**
- Aastatel 2022–2024 hukkus keskmisena maanteedel liikluses 59 inimest (2021–2023 keskmisena 55). Liiklusohutusprogrammi **eesmärk vähendada kolme aasta keskmist liiklussurmade arvu maanteetranspordis** kokku lepitud tempos jäi 2024. a täitmata.
- **Maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamisel on kavas välja töötada uus liinivõrk**, tuginedes regulaarsete intervallidega sõiduplaanidele (ehk **taktipõhisusele**), mis on eelduseks tõhusale liinide omavahelisele sidumisele.
- Kavas on välja töötada **kestlik ühistranspordi rahastusmudel**, kuna alates 2020. aastast on ühistranspordi baaseelarve on külmutatud, kuid lepingud vedajatega on pikaajalised ja indekseeritud, mis tõttu on tegelikud kulud seoses inflatsiooni tõttu suurenenud.