

## Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027

### Programmi üldinfo

<b>Tulemusvaldkond</b>	Transport
<b>Tulemusvaldkonna eesmärk</b>	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
<b>Valdkonna arengukava/</b>	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
<b>Programmi nimi</b>	Transpordi ja liikuvuse programm
<b>Programmi eesmärk</b>	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.
<b>Programmi periood</b>	4 aastat (2024–2027)
<b>Peavastutaja (ministeerium)</b>	Kliimaministeerium (KLIM)
<b>Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)</b>	Transpordiamet (TRAM) ja Riigilaevastik (RL)
<b>Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)</b>	—

## Sisukord

Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027 .....	1
Sisukord .....	2
Sissejuhatus .....	4
1. Programmi eesmärk ja mõõdikud .....	6
2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes) - täpsustamisel .....	8
3. Hetkeolukorra analüüs .....	8
Üldist .....	8
Raudteetransporditaristu .....	14
Veetransporditaristu .....	16
Õhutransporditaristu .....	17
Maanteetransporditaristu .....	18
Rattastrateegia .....	19
4. Olulised tegevused 2024–2027 eesmärkide täitmiseks .....	20
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks .....	20
Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks .....	21
Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks .....	22
Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks .....	22
Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava linnakeskkonna arendamiseks .....	23
Tunneli rajamiseks .....	23
Ohutuse suurendamiseks .....	24
Liikuvuse arendamiseks .....	24
5. Meetmed ja programmi tegevused .....	24
5.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime .....	24
Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	26
Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	27
Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	29
Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	30
Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond .....	31
Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem .....	32
6. Programmi juhtimiskorraldus .....	35
7. LISAD .....	37
LISA 1 Mõõdikute selgitused .....	38
Transpordi tulemusvaldkonna mõõdikud = programmi mõõdikud .....	38
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime .....	40
Programmi tegevus 1.1. Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid .....	40
Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	41
Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	41
Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	42
Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond .....	42
Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem .....	43

LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes.....	45
1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	45
1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	45
1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	46
1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	46
1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond .....	47
1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem .....	47

## Sissejuhatus

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärk lähtub Vabariigi Valitsuse 11. novembri 2021. a protokollilise otsusega nr 72 kinnitatud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035”<sup>1</sup> (edaspidi TLAKE) üldeesmärgist: „Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.”

TLAK-i üldeesmärgi elluviimiseks on koostatud kaks programmi:

- 1) **Transpordi ja liikuvuse<sup>2</sup> programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Ühistranspordi<sup>3</sup> programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist.

**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 (edaspidi ka KLIM). Programmi rakendamine peab tagama TLAKE-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrategiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027, „Eesti 2035” seatud sihtidega ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TLAKE-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 muu hulgas ka keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordivaldkonna kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest, samuti panustatakse nendesse eesmärkidesse, nt Energiamajanduse arengukava aastani 2030 alaeesmärki „Primaarenergia tõhusam kasutus: Eesti energiavarustus ja -tarbimine on säästlikum”.

Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

Transpordi tulemusvaldkond aitab saavutada arengustrategia „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 töö käivate inimeste osakaal” sihttasemete

<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.

<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-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

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

saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemesse ning arvestab asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi<sup>6</sup> aluspõhimõtetega. Transpordi tulemusvaldkond panustab kaudsemalt ka teistesse „Eesti 2035“ sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

Transpordi tulemusvaldkonna programmide planeerimistasandites tehakse 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi. Kuivõrd Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega<sup>7</sup> korraldatakse senine Keskkonnaministeerium ümber Kliimaministeeriumiks ja Maaeluministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiks, kus Rahandusministeeriumi regionaalvaldkonda puudutavad ülesanded lähevad Rahandusministeeriumilt üle Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning Sotsiaalministeeriumi töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavad ülesanded Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja siseriikliku ühistranspordi koordineerimine Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, siis sellest tulenevalt muudetakse ka ministeeriumide valitsemisala ülesandeid ja valitsusasutuste alluvust. Ministeeriumide ümberkorraldamisel korraldatakse ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärke ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**. Sellest tulenevalt on edaspidi transpordi tulemusvaldkonnas kaks tegevuspõhise riigieelarve programmi.

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

---

<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>

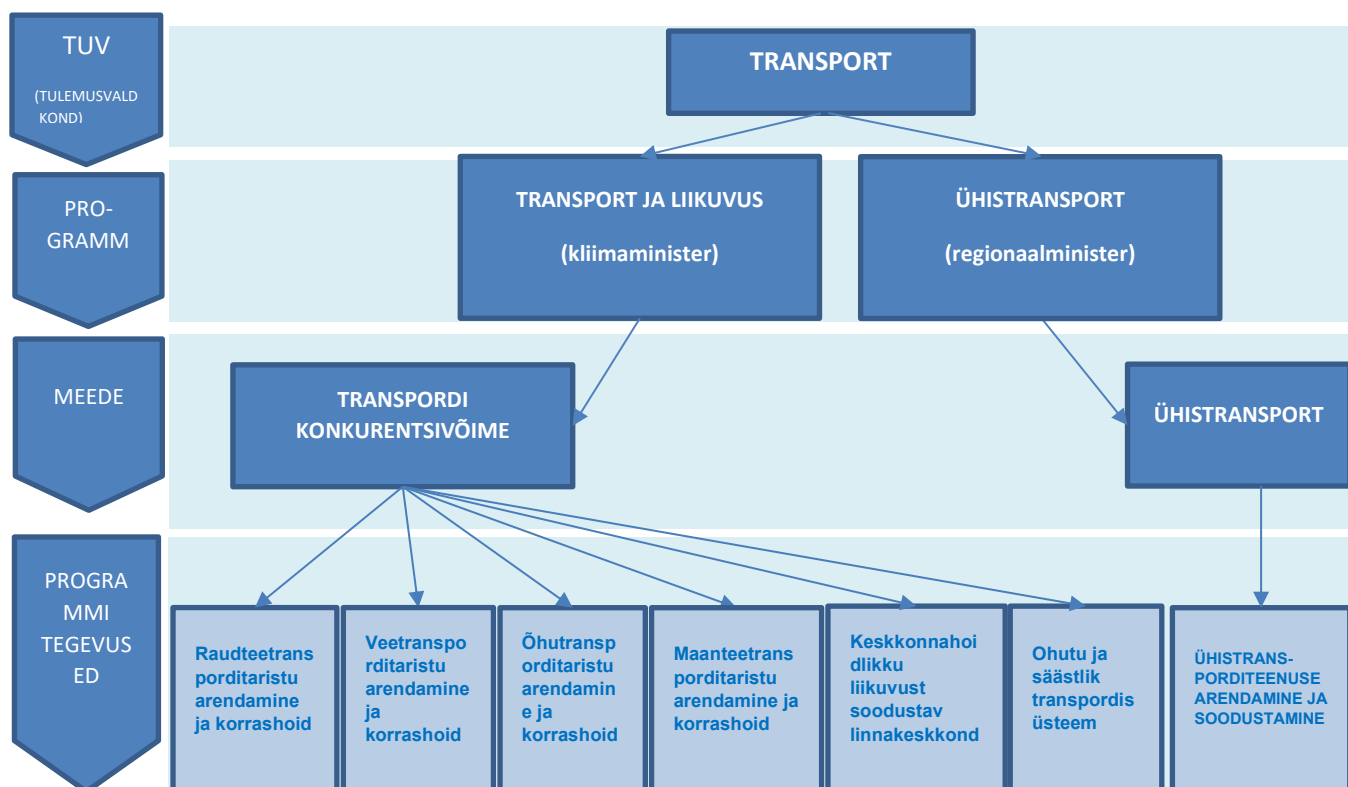
<sup>8</sup> Tegevuspõhine riigieelarve Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lehel (arhiiv kuni 2023—2026): <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>;  
KLIM: [www.kliimaministeerium.ee](http://www.kliimaministeerium.ee)

# 1. Programmi eesmärk ja mõõdikud

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid ja mõõdikud on kajastatud TLAK-is, mida viiakse ellu transpordi ja liikuvuse ning ühistranspordi programmides toodud tegevuste abil. Samas transpordi tulemusvaldkonnas transpordi ja liikuvuse programmi ning tulemusvaldkonna mõõdikud kattuvad programmi mõõdikutega, kusjuures ühistranspordi programm aitab niisamuti olulisel määral panustada TLAK mõõdikusse: „transpordi CO<sub>2</sub>e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“.

Siseriikliku reisijateveo korraldamise ja selle arendamisega seotud eesmärkide elluviimise 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) läbi ühistranspordi programmi rakendamise. Lisaks liiguvad Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi vastutusse üle ka eelnevalt kehtinud transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi meetme 2 programmi tegevuse 2.1 mõõdikute planeerimise ja täitmise kohustus.

Joonis 1: Transpordi tulemusvaldkonna programmipuu



Tabel 1: Programmi mõõdikud

<b>Programmi eesmärk:</b>	Jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale kättesaadav, ligipääsetav, mugav ja ohutu, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
---------------------------	--

TUV ja programmi mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena <sup>9</sup>  (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30)	↘	55 (eesmärk: 46)	44	42	40	38	36
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena <sup>10</sup>  (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus liikluses raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 187)	↘	367 (eesmärk: 322)	316	309	302	295	288
Transpordi CO <sub>2</sub> -heitkogused <sup>11</sup> , kt CO <sub>2</sub> ekv  (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)	↘	2051,89* * CO <sub>2</sub> ekv  2358 kt CO <sub>2</sub> ekv (2021)	2103,37* * CO <sub>2</sub> ekv  2188,68*** kt CO <sub>2</sub> ekv	2089,95* * CO <sub>2</sub> ekv  2270,87*** kt CO <sub>2</sub> ekv	2040,04** CO <sub>2</sub> ekv  2220,60* ** kt CO <sub>2</sub> ekv	2006,09** CO <sub>2</sub> ekv  2208,40* ** kt CO <sub>2</sub> ekv	1969,55** CO <sub>2</sub> ekv  2185,75* ** kt CO <sub>2</sub> ekv
Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) <sup>12</sup>  (TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)	↗	23	30	40	75	100	120
Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga <sup>13</sup>  (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	↗	22%	23%	24%	26%	28%	30%

<sup>9</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>10</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>11</sup> Allikas: KLIM

<sup>12</sup> Allikas: KLIM

<sup>13</sup> Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#)

Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv <sup>14</sup>	↗						
(TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)		33	≥25	≥45	≥50	≥55	≥60

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast. Mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1

\*\* Heitkogused TLAK prognoosi järgi 2020. a

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

## 2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes)

Tabel 2: Programmi eelarve*	Eelarve			
	2024	2025	2026	2027
Programmi kulud	-756 962 835	-762 748 312	-808 094 630	-364 458 694
<i>meede 1: Transpordi konkurentsivõime</i>				
programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-433 139 354	-472 060 008	-520 457 966	-78 968 857
programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-32 311 797	-23 438 387	-21 634 625	-21 290 055
programmi tegevus 1.3.: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	-10 303 312	-10 303 652	-10 302 591	-10 295 058
programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-227 757 151	-213 089 754	-207 128 619	-185 624 850
programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	-41 258 493	-19 947 933	-25 246 210	-55 227 881
programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	-12 192 728	-23 908 579	-23 324 619	-13 051 994
<b>Programmi eelarve kokku</b>	<b>-756 962 835</b>	<b>-762 748 312</b>	<b>-808 094 630</b>	<b>-364 458 694</b>

Tabel 3: Programmi eelarve investeringutega*	2024	2025	2026	2027
kulud	-756 962 835	-762 748 312	-808 094 630	-364 458 694
sh välistoetused ja kaasrahastus	-374 810 008	-423 202 769	-440 956 535	-102 329 290
investeringud	-135 340 472	-142 333 928	-143 197 645	-123 970 679
sh välistoetused ja kaasrahastus	-58 279 878	-53 141 726	-49 153 333	0
<b>Programmi eelarve kokku</b>	<b>-892 303 306</b>	<b>-905 082 241</b>	<b>-951 292 275</b>	<b>-488 429 373</b>

## 3. Hetkeolukorra analüüs

### Üldist

Transpordi tulemusvaldkond 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 elluviimisse.

<sup>14</sup> Allikas: AS Tallinna Lennujaam

Transpordi tulemusvaldkonna tegevuste rakendamine on jätkuvalt olnud edukas:

- 2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **33 regulaarliinini**. Pandeemiaga seotud piirangute lõppemise järgselt paranes oluliselt reisijate ühenduvus nii Euroopa pealinnade kui turismi meelispaikadega. Õhusõidukid on mahult suuremad ning väljumisajad atraktiivsemad, sobides paremini ka ärikliendile jõudmaks nii Eestisse kui Eestist välja.
- 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm Euroopa Investeeringuspangalt (EIB) ja Euroopa Komisjonilt (EK) heakskiidu. 2022. a toimus kaks väljamakset, summades 9,06 mln eurot ja 22,997 mln eurot. Programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise (vesiniku valmidusega) parvlaeva ja Elroni 10 täiendava elektrirongi hankimine. Sõlmiti leping kümne uue kaheüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 13 607 017 eurot.
- 2022. aastal jätkusid ettevalmistustööd Paldiski Lõunasadamasse uue kai rajamiseks. Investeeringut kaasrahastatakse Euroopa Komisjon 20 miljoni euro ulatuses läbi sõjalise mobiilsuse projekti EstMilMob, mille eesmärk on parandada Tapa linnaku suunalisi transpordiühendusi järgmise viie aasta jooksul ning rajada meretuuleparkide hooldamiseks vajalikud kaid ning tagamaad. Kai ja tagala ala planeeritud valmimisaeg on 2025. aasta suvel.
- 2022. aastal jätkusid ettevalmistused uue jäämurdja alusuuringu hanke ettevalmistamiseks, millega jõuti lepingusse 2023. aastal. Uuring valmis 2023. aasta lõpuks. Paralleelselt on jätkunud uue jäämurdja ehituseks vajalike vahendite otsimised. Septembris esitati taotlus MILMOB'i, mida ei rahuldatud. 2024. aasta jaanuaris esitati taotlus CEF-i mille tulemus selgub 2024. a juuliks.
- 2022. aastal jätkusid navigatsioonimärkide korralised uuendamised ning veeteede süvendamised.
- 2022. aastal tehti investeeringuid riigile kuuluva AS Saarte Liinide poolt sadamate arendustesse 4,8 mln euro eest. Investeeringud puudutasid peamiselt 16 sadamat. Suurimad investeeringud olid seotud Roomassaare sadama kai nr 1 ja ujuvkaide rekonstrueerimise ning laiendamise suurusjärgus 1,4 mln eurot.
- 2022. aastal viidi läbi meremajanduse konkurentsivõime tõstmiseks vajaliku uue laevanduspaketi kaasamised ning koostati kontseptsioon. Uus regulatiivsete meetmete pakett peab valmima 2026. aastaks.
- 2022. aastal tehti ettevalmistusi uue ameti loomiseks, et koondada kõik riigile kuuluvad tsiviillaevad ühe ameti alla. Koondamise eesmärgiks on laevastike efektiivsem kasutus ja haldamine ning kulude kokkuhoid. 01.01.2023 loodi Riigilaevastik, mis alustas täiemahulist tööd 01.07.2023.
- 2022. aastal valmis strateegiadokument „Meremajanduse Valge raamat“ ning Rahvusvahelise merendusorganisatsiooni IMO riigisisene strateegia.
- 2022. aastal lõppes Mereõiguse revisjon, mis algas 2014. a kevadel eelmise struktuurivahendite programmiperioodil 2007-2014 programmi „Parema õigusloome arendamine“ raames ja lõppes 20. oktoobril 2022 viimase eelnõu – kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu – esitamisega Vabariigi Valitsusele heakskiitmiseks.
- 2022. aastal tegeleti tulenevalt täiemahulise Venemaa agressiooniga Ukrainas rahvusvaheliste sanktsioonide rakendamisega.
- 2022. aastal kinnitas majandus- ja taristuminister transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetuse andmise tingimused perioodil 2021–2027, mille alusel alustati raudteede õgvendamise ja elektrifitseerimise projektide elluviimist ning Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitust.
- Alates 1. aprillist 2022. a võeti kasutusele uued Põhja-Eesti 30 päeva ühispileti tooted, mis võimaldavad kasutada erinevaid transpordiliike ühe piletitootega nii Tallinnas kui Harjumaal (sh rong, maakonnaliinid). See on oluline samm selles suunas, et inimestel ei oleks ühistranspordi kasutamisel piire, vaid nad saaksid seda teha erinevate transpordiliikide üleselt. See on pikema visiooni üks samm, mis on tehtud.
- Pärnu ÜTK on koostöös Pärnu kohalike omavalitsutega välja arendanud nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamiseks planeerimissüsteemid (SF toel), mida on võimalik ja eesmärk kasutusele võtta projekti lõppedes laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes (kasutatakse ka Kagu

ÜTK-s). Tarkvara arendatakse edasi selliselt, et seda oleks võimalik laiendada tava nõudetranspordile (finantseerib Regionaal- ja Põllumajandusministeerium läbi ÜT-dotatsioonide, projekt algab 2024. aastal).

- Raudteede vallas eraldati 2022. aastal ASile Eesti Raudtee riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile täiendavalt 485 964 eurot, mille raames teostati ettevalmistavaid tegevusi Turba–Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks.
- Maanteede puhul teostati 2022. aastal erinevaid remonttöid kokku 1674 km teelõigul (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati 25 km ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti 6 silda ja 40 km ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati 40 km kruusateelõigule. Ehitati ümber 35 liiklusohutlikku kohta.
- 2022. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde 8%, s.o 3 832 tuh km.<sup>15</sup>
- Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva<sup>16</sup> ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.
- Aastatel 2020–2022 hukkus maanteedel liikluses keskmiselt 55 inimest (2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2022. aasta sihtasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Jätkus positiivne trend linnaliikluses. Tallinnas vähenes liikluses hukkunute arv 9-lt 4-le, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud jalakäijate (3) arv. Kui jätta kõrvale kergliikuriga toimunud ühesõidukiõnnetused, siis vähenes oluliselt ühesõidukiõnnetuste arv. Kasvas joobekontrollide arv, kuid roolist tabatud alkoholi või narkootilisi aineid tarbinud juhte tabati vähem, mistõttu on põhjust eeldada, et alkoholi mõju all liikluses osalevate juhtide üldine arv on langustrendis.
- 2022. aastal tehti koostöös Keskkonnaministeeriumiga Vabariigi Valitsusele ettepanek toetada ja käivitada 1 miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Täpsem sisu ja sihistamine toimub 2023–2024.

Transpordi tulemusvaldkonnas on aga jätkuvalt palju väljakutseid:

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine);
- 1435 mm rööpalaiusega põhja–lõuna suunalise rahvusvahelise raudteeühenduse loomine ja sellel läbi Eesti ühendamine Euroopa raudteevõrgustikuga;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine;
- TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteede ehituse rahastamine;
- jalgrattateede põhivõrgustike arendamine ja selle toetamine suuremates linnades;
- liiklusohutuse suurendamine maismaal, õhu- ja veeteedel;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine;

<sup>15</sup> Ligi 80% maakondlikku bussiliiklust teenindavatest bussidest on nooremad kui kümme aastat ja nendest omakorda 17% on keskkonnasõbralikud gaasibussid. Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/bussiliinid>

<sup>16</sup> Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO<sub>2</sub>e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega“.

- alternatiivkütuste taristu direktiivi ülevõtmine<sup>17</sup> ning elektrilaadimistaristu laiendamine ja vesinikkütuse laadimistaristu väljaehitamine vastavalt direktiivis sätestatud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele;
- sealhulgas meremajanduse väljakutsed:
- meremajanduse konkurentsivõime tõstmine ja uue konkurentsivõimelise laevanduspaketi kontseptsiooni väljatöötamine koos laevaregistrite reformiga;
- Riigilaevastiku erinevate nutikate ja innovaatiliste lahenduste rahastus, mis võimaldavad vähendada emissiooni ja suurendada efektiivsust (lisaks võimelünkade parendamine);
- kohanemine ja jätkusuutlik sadamate toimimine sanktsioonidest tingitud kaubamahtude drastilise vähenemisega;
- kaldaelektriühenduste ja alternatiivkütuste taristu väljaehitamine TEN-T sadamates tulenevalt Euroopa kliimapaketi nõuetest;
- väikesaarte ja suursaarte laevaliini dekarboniseerimine;
- rahvusvaheliste laevaühenduste dekarboniseerimine ning rohekoridoride loomine Soome ja Rootsi;
- jäämurde teenuse baasrahastus ei kata lepinguga võetud kohustusi;
- jäämurde võimekus ei ole piisavalt tagatud ja vajalik on uue jäämurdja ehitamine asendamaks 60. aastast jäämurdjat Tarmo;
- väikesaarte uue parvlaeva ehitamise rahastamine;
- merenduses ÜRO, EL valdkondliku regulatiivse raamistiku hüppelise mahuga toimetulek olemasolevate vahendite piires;
- sanktsioonide rakendamisest tulenev täiendav järelevalve koormus vajab püsivat lahendust;
- teadus- ja arendustegevuse ebapiisav rahastus merendusvaldkonna arendamisel;
- meremajandusega seotud analüüsitud andmestiku kokkupanek ning avalik jagamine, et tagada kvaliteetne info ning uuendatud ülevaade kõigile osapooltele.
- merendusega seotud ja tööks vajalike infosüsteemide kaasajastamine, tehnoloogilise võla vähendamine ning uutele andmevajadustele vastavaks arendamine;
- elektroonilise mereinfosüsteemi platvormi arendus lähtuvalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu (EL) 2019/1239 määrusele, mille kohaselt hakatakse alates 2025. aasta augustist uue andmestandardi järgi infot vahetama Euroopas;
- arendatakse ühtne meremajandust ja seotud infot kajastav statistiline töölaud, et kõik osapooled saaksid kasutada ühesugust ning uuendatud infot tegevuste ja otsuste tegemiseks.

Transpordi tulemusvaldkonna suuremad väljakutsed on sektori CO<sub>2</sub>-heitkoguste vähendamine, riigisisese ja rahvusvahelise parvlaevaliikluses, TEN-T põhivõrgu maanteed, sadamate kaldataristu (tulenevalt kliimapaketist) ja Rail Baltic raudteetrassi väljaehitamine, kaubatarisordi nihutamine raudteele ning kogu transpordi toimepidevuse tagamine läbi rohetehnoloogiate kasutuselevõtu ja digitaliseerimise. Kõikide nõuetele vastavad tingimused peavad olema saavutatud 2030, mis eeldab seitsme aasta jooksul väga suuri investeeringuid nii taristusse kui ka kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

**Transpordisektori CO<sub>2</sub>-heitkoguste vähendamine.** Programmi eelnõu koostamise hetke 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 aga arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO<sub>2</sub> ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordi heide ca 1990 kt, seega ca 390 kt kliimapaketi eesmärgist suurem heide. Transpordi

<sup>17</sup> EN direktiiv 2014/94/EL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN> ja poliitiline kokkulepe alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta [https://estonia.representation.ec.europa.eu/uudised/poliitiline-kokkulepe-alternatiivkütuste-taristu-kasutuselevotu-kohta-2023-03-28\\_et](https://estonia.representation.ec.europa.eu/uudised/poliitiline-kokkulepe-alternatiivkütuste-taristu-kasutuselevotu-kohta-2023-03-28_et)

sektori 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 transpordi sektoris CO<sub>2</sub> eesmärgi ei ole võimalik täita ilma maksupoliitika muudatuste kasutusele võtmist (tarbimismaksud, mis motiveeriks inimesi valima säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumaid autosid). CO<sub>2</sub> eesmärkide täitmine on investeeringutemahukas nii era- kui avalikule sektorile.

**TLAK mõõdik: transpordi CO<sub>2</sub>e heitkoguste vähenemine 1700 kt CO<sub>2</sub> ekv-ni aastaks 2035.** Prognoosimiseks on kasutatud Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose ning tegelike tasemete jaoks KHG inventuuri aruandeid. Kavandatud KHG vähendamise trajektoor vastab TLAKis määratud sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid.

Tulemusvaldkonna vastava mõõdiku sihttase 2022. aastal oli 2051 kt CO<sub>2</sub> ekv, mida täpsustatud vaheprognooside järgi 2022. aastal ei saavutata (2021. a tulemus oli 2 357,73 kt CO<sub>2</sub> ekv ning prognoosi järgi on 2022. aastal transpordi KHG heitkogused 2157,68 kt CO<sub>2</sub> ekv) ning praegusel trajektooriga on aastal 2035 transpordi heide u **1521,77<sup>18</sup> kt CO<sub>2</sub> ekv**. CO<sub>2</sub>-heitmete sihttaseme ületamine 2021. aastal nii suures ulatuses (ca 390 kt) on seotud sellega, et Covidi mõju prognoositi suuremaks (ja transpordiheidet selle võrra väiksemaks), kui see tegelikult liikumiste vähenemisel oli. CO<sub>2</sub>-heidet kergitas tervisekriisist taastumine, mis innustas inimesi aasta varasemaga võrreldes rohkem reisima<sup>19</sup>. Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, samas tõusis kodust töötamise osakaal ning autoga liikumiste kogumaht jätkuvalt kasvab ning Eestis soetatavad uued autod on võrdlemisi suure kütusekuluga.

TLAKi meetmetest ei ole näiteks rakendatud muudatusi aktsiisipoliitikas (aktsiiside loogika ümber korraldamist selliselt, et nende määrad sõltuksid kütuste energiamahukusest ja eriheidest), ning kaubaveo liikumist maanteelt raudteele pole oodatud mahus toimunud. Eesti õigusesse on ülevõtmisel 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. Menetlemisel on liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu, millega suurendatakse ja diferentseeritakse vastavalt ka teekasutustasu määrasid viisil, mis võimaldab enam rakendada “kasutaja maksab, saastaja maksab” printsiipi. Tasumäärade tõstmisel **vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO<sub>2</sub> heitkogused eeldatavalt umbes 2,41 kt** võrra 2024–2025. aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurus jääksid kehtivale tasemele.

Täiendavalt on ettevalmistamisel veeteetasude süsteemi muudatused, millega diferentseeritakse tasud vastavalt *Clean Ship Indexile* (CSI) või sarnase rahvusvahelise indeksi alusel. Laevad, mis on suurema keskkonnamõjuga hakkavad tulevikus suuremat veeteetasu maksma.

Lisaks on ehitamisel uus ligi null-emissiooniga suursaarte parvlaev, mis valmib 2026. aastal, mis panustab ESR eesmärkide täitmisesse ca 3 kt võrra.

<sup>18</sup> EKUK prognoos, kui arvesse võtta juba olemasolevad meetmed. Kuna EKUKi senised prognoosid erinevad tegelikkusest päris suures mahus, siis tuleb hetkel 2035. aasta trajektoori prognoosi suhtuda teatava ettevaatlikkusega. Programmi eelnõu koostamise seisuga (2023) on 2035. aastal 1521,77 kt CO<sub>2</sub> ekv eeldatavasti saavutatav elektriautode laialdasema kasutuselevõtu korral.

<sup>19</sup> <https://kliimaministeerium.ee/uudised/2021-aasta-kasvuhoonegaaside-loppinventuur-naitab-heite-suurenemist>

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

Lisaks tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei hinda EL Kliimapaketi „Fit for 55“ mõjusid, küll aga on jõutud kokkuleppele, et ESR sektorite<sup>20</sup> (sh transpordi) emissioone tuleb 2030. aastaks vähendada 24% võrra. Tegemist on sektorite ülese eesmärgiga ning sektorite vahelist jaotust ei ole Eestis seni kokku lepitud. Kui eesmärk rakendub transpordisektorile solidaarselt, peab transpordisektori heide olema aastal 2030 veelgi väiksem (hinnanguliselt 1600 kt CO<sub>2</sub> ekv) kui arengukavas seatud siht (1700 kt CO<sub>2</sub> ekv).

Rohepoliitika ekspertrühma soovitudele tuginedes tuleb KHG heitkoguste vähendamiseks jätkata integreeritud ühistranspordi võrgustike uuendamisega, integreerides need transpordiliikide vaheliselt ja teiste liikuvusteenustega. Samuti tuleb edasi töötada säästva liikuvuse meetmete elluviimisega, nt rattateede ehitamisega ja elektriautode laadimistaristu väljaarendamisega. Lisaks tuleb töötada välja täiendavaid meetmeid, sh alustada tulevikukindla transpordi maksustamise süsteemi välja töötamist koostöös Rahandusministeeriumiga. Rohepoliitika ekspertrühma soovitude ja sobilike meetmete välja töötamisega tegeletakse.

Arengukava ja programmi korrigeeritakse vastavalt kokku lepitavate Jõupingutuste jagamise määruse<sup>21</sup> siseriiklikele eesmärkidele ja 2023. aastal eeldatavasti kinnitatava rohepoliitika tegevuskava lõplikule variandile.

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 keskkonnanõutele 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 1315/2013 seatud liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavaks aastaks 2030, mille mittetäitmine võib lõppeda trahviga.

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.

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

<sup>21</sup> EL määruse eelnõu, mis muudab määrust (EL) nr 525/2013.

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

Olulisemaks on muutunud ka **toimepidevuse tagamine läbi veeteede avatuna, ohutu ja turvalisena 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.** Liiklusohutusprogrammi eesmärgid on vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187-ni. Seatud vahe-eesmärgist 2022. aastal (46 ja 322) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 367). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimist.

Jätkuvalt on väljakutseks ka mõõdiku „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (kogumahutavus 500 või enam)“ täitmine, kus 2022. aastaks on Eesti lipu all **23 laeva**. Seadusandlusest tulenevalt on raskusi laevade Eesti lipu alla toomisel ja hoidmisel ning konkureerivatel riikidel on selleks paremad tingimused. Uus konkurentsivõimeline pakett valmib 2026. aastaks, mis aitab eesmärkide täitmisele kaasa.

#### Raudteetransporditaristu

**TLAK mõõdik: Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga.** Eesmärk 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 reise jaoks. Seda eelist tuleb arendada selliselt, et tekiks modaaliühenduse 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 maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad, paber, vineer), teravili jm. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu–Tallinna ja Tallinna–Pärnu–Ikla maantee koormust, samuti Tartu–Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maanteede koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.

2022. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid **22%** kõigist kaubavedudest. Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on tõenäoline, et raudteekaubaveo osakaal lähiaastatel langeb ja teatud määral ka asendub kaubavahetusega muude riikidega. Seoses keerulise

olukorraga raudteekaubavedude turul on vajalik analüüsida, kas senine turuosaliste maksevõime hindamise metoodika on sobiv ka muutunud turusituatsioonis.

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

**Rail Baltica** põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on nii Harju-, Rapla- kui Pärnumaa lõikudes 2024. aasta teises pooles. 2022. aastal valmisid Ülemiste ühisterminali, Pärnu reisiterminali ning Ülemiste veeremidepoo põhiprojektid. 2023. aastal valmisid Muuga kaubaterminali põhiprojekt, Pärnu hoolduskeskuse ning kaubaterminali ja Soodevahe hoolduskeskuse eelprojektid. 2022. aastal valmisid Rapla kohalike peatuste eelprojektid, 2023. a valmisid Pärnu ja Harju eelprojektid.

Ehitusobjektidest on 2017. aastal valminud Tallinna lennujaama ja Ülemiste ühisterminali ühendav trammitee ning Saustinõmme viadukt Tallinna ringteel. 2022. a valmisid Assaku, Tagadi ja Künka viaduktid ning Loone, Urge ja Kalevi ökoduktid. 2023. aasta lõpuks oli valminud või aktiivses ehitusjärgus üle Eesti enam kui 20 RB ristumist (viaduktid, sillad, ökoduktid). Ehitustööd käivad erinevate kolmandatele osapooltele kuuluvate kommunikatsioonide ümbertõstmiseks (kõrgepingeliinid, gaasitrassid). 2023. aasta jooksul kuulutas Rail Baltic Estonia OÜ välja 8 riigihanget enam kui 70 kilomeetri RB põhitrassi rajamiseks, kusjuures ehitus algab kõigi puhul 2024. aasta jooksul. Ülemiste ühisterminali 2 esimest ehituslepingut sõlmiti 2023. aasta esimeses pooles. 2023. aastal alustati Pärnu reisiterminali ehitamisega (Lao tänava ehitusobjekt) ning alustatakse tulevase Pärnu kaubaterminali territooriumile ehitusbaasi ehitamisega. RB CEF vahenditest rekonstrueeriti 2021. aastal RB ehitusmaterjalide veoks Lelle ja Pärnu vaheline raudteelõik kiirusele 40 km/h.

**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. Edasi liigutakse Haapsalu raudtee ehitamise ettevalmistavate tegevustega. Kavas on ka läbilaskevõime suurendamine Tallinna–Lelle raudteelõigul ning Rapla–Lelle lõigu rekonstrueerimine. 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 on loodud 2023. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

2023. aasta märtsis valmis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellimusel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs“, mille teostas LocoSmart OÜ. Taktsõiduplaan on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduvale muustrile 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 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.

**Talsinki tunneli** planeerimistegevustega jätkatakse. Tunneli trassi võimalik asukoht pakuti välja 2018. aastal projekti FinEst Link raames valminud tasuvusanalüüsi<sup>22</sup> 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, depoodes 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<sup>23</sup> (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. Järgmine kohtumine toimub 2023. aasta sügisel Helsingis.

Tallinna–Helsingi tunneli trass on märgitud praegu muutmisel oleva üleeuroopalise transpordivõrgustiku ehk TEN-T määruse<sup>24</sup> kaartidele kui perspektiivne püsiühendus. TEN-T määruse muudatus on jõudnud faasi, kus algavad läbirääkimised Euroopa Parlamendis ning seal tuleb kaartide muudatusi kaitsta. TEN-T uuendatud määrus kinnitatakse 2024. aasta alguses. 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.**

## Vetransporditaristu

**TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega).** 2022. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) **23 laeva**. Eesmärgi täitmist on raskendanud algse meetmete paketi ebapiisavus, mis väljenduvad peamiselt tööseadusandlusest ja maksupoliitikast tingitud piirangutest. Piirangute eemaldamiseks on läbi viidud 2022. aastal kaasamised ning tulenevalt VV otsusest valmib uus konkurentsivõimeline pakett 2026. aastaks.

Varasemate aastate laevade arvu korrigeeriti 2022. aasta tulemusaruandes kuna seni kuvati ainult üle 500 kogumahutavusega kaubalaevu. Vastavalt mõõdiku eesmärgile on lisatud kõik Eesti laevaregistrites olevad üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevad ning sellele vastavalt on korrigeeritud ka järgmiste aastate prognoose. Tulemusaruandes tehti ettepanek ka 2023. aasta programmis kinnitatud sihttaseme tõstmist 30 laeva peale. 2022. aastal vähenes võrreldes 2021. aastaga laevaregistrites registreeritute 2 kaubalaeva, mille peamiseks

<sup>22</sup> <https://www.arcticrailway.as/wp-content/uploads/2018/09/FinEst-link-REPORT-FINAL-7.2.2018.pdf>

<sup>23</sup> <https://www.lvm.fi/documents/20181/1019592/Memorandum+of+Understanding+between+Governments+of+Finland+and+Estonia+26.4.2021.pdf/05cff6a3-76ba-18ca-40a0-63cde422bf1b?t=1619444221790>

<sup>24</sup> [http://publications.europa.eu/resource/cele/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0008.01/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cele/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1)

põhjuseks oli Venemaa agressioon Ukrainas ning sanktsioonid vastavale riigile ja vastavatele kaubagruppidele.

Merenduses on peamiseks väljakutseks sanktsioonidest tulenev kaubamahtude suur vähenemine ning nende mõjudega toimetulemine, Euroopa kliimapaketist tulenevate nõuete täitmine nii laevade kui ka sadamate vaates, järjest suurenev rahvusvaheliste normide arv ning nendega seotud järelevalve, jäämurde teenuse järjepidev alarahastus, mereolukorra teadlikkuse tõstmiseks vajamineva rahastuse puudumine, et võidelda uue olukorraga Soome lahel (Loksast põhjapool kogunevad laevad), riigilaevade kiire vananemine ja ebapiisav rahastus. Lisaks on Eestis merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö.

## Õhutransporditaristu

**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.

2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **33 regulaarliinini**. Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonsest reisijate huvist, teatud piirkondade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest ja post-COVID olukorrast. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

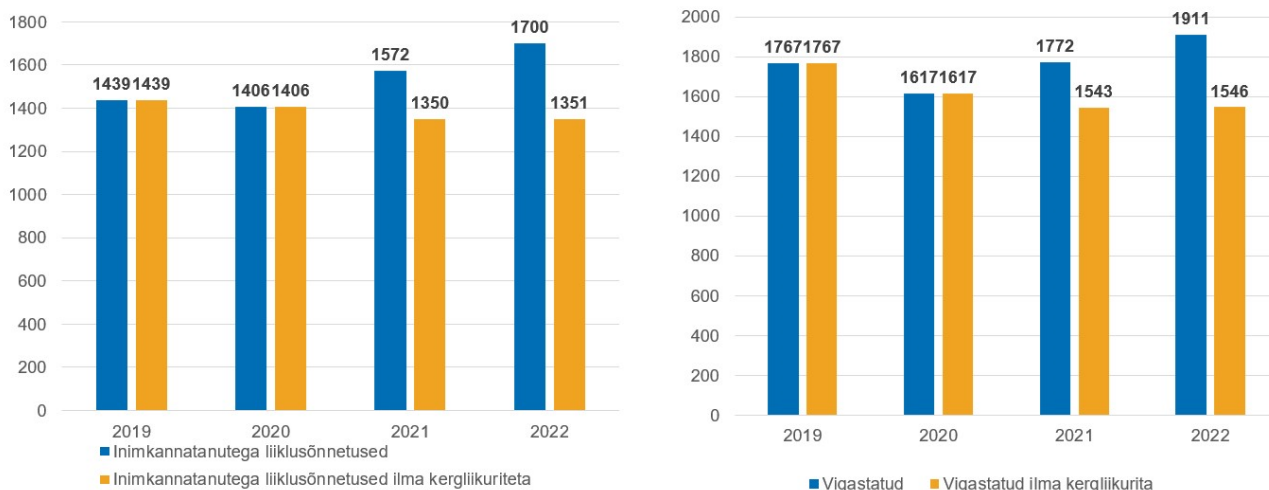
**Lennunduses** andis 2023. aastal tooni Venemaa sõjaline agressioon Ukraina vastu. See kahandas lennuettevõtjate äri võimalusi ning sunnib tegevust muutma ja otsima uusi turge lähipiirkonnast kaugemalt, mis omakorda vähendab Eesti kui ELi geograafilise piiriala hoidva riigi jaoks ühenduvuse võimalusi ja atraktiivsust välisinvesteeringutega seotud äriturismiks. COVID-19 pandeemia mõjutas lennutransporti minimaalselt ja nõudis reisijatelt aeg-ajalt kõrgema nakatumisega sihtkohariigi nõuete täitmist, mh maski kandmist pardal lennu vältel. Välispoliitilised mõjud on pärssinud lennundusvaldkonna ning reisijate mahtude taastumist 2019. aastaga võrreldavale tasemele jäädes seni ligikaudu 10% alla. Probleemiks on eeskätt kõikide Vene Föderatsiooniga seotud õhusõidukite käitamise keelamine äritegevuses ELis, sh kehtib keeld Vene Föderatsioonis registreeritud ja kaudse omandiga seotud ettevõtetele, samuti hooldusteenuse ja varuosade pakkumise keelamine sellistele ettevõtetele. Ühtlasi on piiratud ka Vene Föderatsiooni kodakondsusega seotud isikute kuulumist ELi lennundusettevõtete juhtkonda ning õhusõidukite iseseisvat käitamist eraviisiliselt, sh mehitamata õhusõidukite käitamist. Lennuühenduste nõudlus jätkab kasvu, kuid mitmed probleemid nii hooldamisel kui varuosade kättesaadavusel mõjutavad jätkuvalt lennukite arvu liinidel. Seega koos kõrgemate energiahindade ja tööjõukuludega lennujaamades toob see reisijale kaasa kõrgema piletihinna ka lähiriikidega peetavate ühenduste puhul rääkimata ELi välistest ühendustest Aasia suunal. Siia lisandub kindlasti ka lennuliikluste võimekus kiiresti kasvavaid lende hallata ehk ka 2024. aastat saadavad ulatuslikud hilinemised Euroopa keskosa lennujaamades.

Jätkuvalt on fookus ka regionaalsete (Tartu, Kuressaare, Kärkla ja Pärnu) lennujaamade efektiivsusel. Hooajaliselt jätkas tööd Pärnu–Helsingi lennuliin ning 2023. aasta lõpus käivitas Tartu linn hanke Helsingi lennuliini taasavamiseks 1. kvartalis 2024. Riigisiseste lennuühenduste korraldamine on 1. juulist 2023. a Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi pädevuses. Muudatus hõlmab lennuühendusi Kärkla, Kuressaare ja Ruhnuga.

## Maanteetransporditaristu

### TLAK mõõdik: Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena<sup>25</sup>.

Aastate 2020–2022 keskmisena hukkus liikluses **55** inimest. Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutusprogrammis seatud eesmärk. 2022. aasta eesmärgiks oli kolme aasta keskmisena mitte enam kui 46 hukkunut. Kuna teist aastat järjest jäi kolme aasta keskmine hukkunute arv samaks (55), tuleb tõdeda, et **olemasolevad liiklusohutuse tagamiseks kavandatud meetmed pole olnud piisavalt tõhusad**. 2022. aastal juhtus 1699 liiklusõnnetust (võrreldes eelmise aastaga +127 õnnetust, +8%), neis sai vigastada 1918 (+146, +8%) ja hukkus 50 (-5, -9%) inimest. Hukkunute arvu osas oli tegemist läbi ajaloo ühe väikseima hukkunute arvuga ühe aasta kohta Ainult aasta 2017 oli parem, mil hukkus kaks liiklejat vähem (48). Võrreldes 2021. aastaga liiklejate käitumises suuri muutusi ei ole. Mõnevõrra on vähenenud mootorsõiduki alkoholi mõju all juhtimine. Paranevas trendis on olnud ka turvavöö kasutamine sõiduauto tagaistmel ning jalgratturitel kiivri kandmine. Suurenesid kergliikuri osalusel ja neis vigastada saanute arvud, mis paisutasid statistikat. Kui need õnnetused maha arvata, oli statistilise aegrea vaates tegu vigastatute ja õnnetuste olulist langust näitava perioodiga.



Joonis 2: Kõik inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis vigastatud vs inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis vigastatud ilma kergliikuri õnnetusteta 2019–2022

Liiklusohutuse programmi (edaspidi LOP) järgi on eesmärk aastaks 2025 jõuda olukorrani, kus teeliikluses ei hukkuks enam kui 40 inimest ning raskelt vigastada ei saaks enam kui 302

<sup>25</sup> vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187

inimest (2023–2025a keskmisena). Tänapäevaste trendide ning ekspertarvamuste põhjal on vähetõenäoline, et soovitud tase saavutatakse. Aastate 2020–2022 keskmine hukkunute arv (55) oli sihttasemest (46) 9 võrra enam. Kuigi jalakäijate ja sõitjate ohutuse tagamise osas eesmärgid täideti, kujunesid 3-aasta keskmised mootorsõidukijuhtide 29 (21) ja jalgratturite 5 (3) hukkunute arvud seatud ülempiirist suuremateks.

Investeeringute vähenemine riigiteedesse aastatel 2023–2027 takistab oluliselt TLAKis ja LOPis seatud eesmärkide täitmist, liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust.

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 indikatiivne vajadus on 350 miljonit eurot aastas, millest halvas seisus riigiteede osakaalu vähendamiseks ja remondivõla likvideerimiseks on ca 200 miljonit eurot aastas ning teedevõrgu arendamiseks, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede nõuetekohaseks väljaehitamiseks, 150 miljonit eurot aastas.

**RES 2024–2027 alusel teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteede Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinn–Pärnu–Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.**

2023. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses (hõlmab 108 km 2+2 ja 2+1 teelõike 277 km kogupikkusest) ja Tallinna–Pärnu–Ikla maantee 22% ulatuses (kokku 39 km 2+2 ja 2+1 maanteele 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.

TEN-T üldvõrgu maantee E20 Tallinn–Narva on valmis 43% ulatuses (kokku 87 km 2+2 teelõike 200 km kogupikkusest).

## Rattastrateegia

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 tõstmisele.
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 järelvalve teostamise osas nt) erinevate osapoolte vahel – TRAM, KOV jne.

## 4. Olulised tegevused 2024–2027 eesmärkide täitmiseks

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

### Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- AS Eesti Raudtee teostab projekteerimise ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2023–2028 kogusummas 236,177 miljonit eurot, millest SF vahendid moodustavad 85%. Lisaks eeltoodule läheb elektrifitseerimisse 48,045 miljonit eurot CO<sub>2</sub> vahendeid, et katta SF projekti mitteabikõlblikke kulusid. Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal 2024. aastal summas 88,32 miljonit eurot.
- Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 miljonit eurot (2024. aastal CO<sub>2</sub> kauplemise vahenditest). 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** projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 miljonit eurot), 2024. aastal summas 205 miljonit eurot, millega jätkatakse rajatiste ehitust (näiteks Maardu tee, Kangru ja Kohila liiklussõlmed), alustatakse ehitust kaheksal põhitrassi lõigul, alustatakse ehitusbaaside rajamisega Soodevahel ning Pärnu kaubajaama piirkonnas, jätkatakse Ülemiste reisterminali ehitusega ja liigutakse edasi kontaktvõrgu liitumispunktide ehitusega. Lisaks CEF vahenditele kasutatakse RRF ja SF vahendeid järgmiselt:
  - RRF kaasabil jätkatakse raudteeristumiste ehitust toetuse mahus kuni 31,05 miljonit eurot;
  - SF 2021–2027 perioodil ehitatakse välja Ülemiste ja Pärnu reisterminalid ning kohalikud peatuskohad eeldatavas ÜF toetuse mahus 55,28 miljonit eurot, millele lisandub riiklik kaasfinantseering 9,755 miljonit eurot (kokku 65 miljonit eurot).

- 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 2024 eeldatavas mahus 36,6 miljonit eurot.
- Rakendamisel on Ühtekuuluvusfondi projekt Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamiseks ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimiseks kogusummas 18,25 miljonit eurot. 2024. aastal eeldatavas mahus 8 miljonit eurot.
- Reisirongiliikluse taktipõhise liikumisgraafiku kasutuselevõtmise ettevalmistava tegevusena parendatakse raudteetaristut 20 miljoni euro ulatuses CO<sub>2</sub> kauplemise vahenditest, millest 2024. aastal eeldatavas mahus 10 miljonit eurot.

### Veeveetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks

- 2024. aastal ei jätkata reisilaevade toetusmeetmega. Toetusmeede aitas seni laevaomanikel kulusid vähendada, kiirendada Covid-19 kriisist väljumist ning tagada töökohtade<sup>26</sup> 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 jätkatakse veeteetase vähendatud määraga hinnanguliselt 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 töötatakse välja uus veeteetase süsteem, mis lähtub laeva keskkonnamõjudest.<sup>27</sup>
- 2024. aastal jõuti uue 22 miljonit eurot maksva multifunktsionaalse laeva ehituslepinguni<sup>28</sup>, mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva.
- 2024. aastal jõutakse uue ca 39 miljonit maksva suursaarte parvlaeva ehituslepinguni, mida hakatakse kasutama põhilaevana Virtsu–Kuivastu Liinil. Projekti rahastatakse Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames mahus 25,4 miljonit eurot ja CO<sub>2</sub> kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot.
- 2024. aastal investeeritakse 955 000 eurot raadionavigatsiooni, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistu taristu uuendamisesse.
- 2024. aastal alustatakse Mohni, Pakri ja Sorgu tuletornide rekonstrueerimisega.
- 2024. aastal alustatakse Eesti värava ja Rukki kanali süvendustöödega maksumusega 2,1 mln eurot.
- 2024. aastal alustatakse nutipoiide võrgustiku arendamise ja vajamineva taristu piloteerimisega. Sõltuvalt avaliku sektori innovatsioonimeetme rahastustaotluse tulemusest.
- 2024. aastal alustatakse 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 CO<sub>2</sub> kvoodirahadest. Taristu peab valmima 2026. aastaks.
- Riigi veesõidukite haldamiseks on loodud eraldi asutus (riigilaevastik<sup>29</sup>), kuhu on koondatud erinevate haldusalade veesõidukid, mida asutuses keskselt hallatakse, selle

<sup>26</sup> Lähiriigid on jätanud varasemate ning täiendavalt ka Covid-19 tingitud toetusmeetmetega, mis võib tuua kaasa ohu, et Eesti lipu all olevad laevad liiguvad teiste, soodsama maksusüsteemiga riikide lipu alla (nt Läti või Soome). Laevade liikumisel muude riikide lippude alla võib tekkida hinnanguline negatiivne muutus riigi maksutulude vaates (pardatöötajad) ca -54 miljonit ning ca -1,7 miljonit eurot (kaldatöötajad) aastas).

<sup>27</sup> Sektor on pärast intensiivistunud sõjategevust Ukrainas kaotamas sanktsioonide tõttu kaubamahtudes ning meetme kaudu on ettevõtjatel võimalus paremini konkureerida lähiriikide sadamatega Kesk-Aasia riikide kaupade pärast, mis aitab sanktsioonidest tekkivad kahju Eesti majandusele kompenseerida. Enne sanktsioonide kehtestamist olid enamike Eesti sadamate kaubamahud tänud veeteetase vähendatud määrale kasvutrendis, samas kui teiste lähiriikide sadamate kaubamahud valdavalt vähenesid.

<sup>28</sup> Uus multifunktsionaalne töölaev võimaldab tõsta riigi teenuste kvaliteeti, moderniseerida laevastikku ja optimeerida kulusid tulevikus, sest laev on planeeritud asendama kahte laeva.

<sup>29</sup> Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskasutada, tuua püsikulusid alla ja võita investeeringute pealt. Analüüsid näitavad, et kümne aastaga aitab riigilaevastiku loomine säästa vähemalt 34 miljonit eurot.

käivitamiseks eraldati 2023. aastal summas 6,67 mln eurot, aga baaseelarve vajadus 2024. aastal on 20,5 mln eurot. Riigilaevastiku baasi puudujääki kaetakse 2024. aastal 2,7 mln euroga seoses lootsitasude alalaekumisega sanktsioonide tõttu. Täiendavalt on vajalik loodud asutuse baasrahastuse<sup>30</sup> puudujäägi katmine summas 11,4 mln eurot.

- Talvise navigatsiooni tagamine<sup>31</sup>, 2024. aastal baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot.
- 2024. aastast viiakse 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 sadamarajatisi 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.

### Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 miljonit eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärda, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 miljonit eurot aastas.
- Jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Transpordiametiga eesmärgiga, et süsteem valmiks juhtivatele teenusepakkujatele 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>32</sup>
- Õhusõidukite elektriga varustamine on tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ja 2030. aastaks kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel<sup>33</sup>.

### Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks on perioodil 2024–2027 kokku kasutada 458,2 mln eurot, sellest 2024. aastal 93,4 mln eurot.
- Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel viiakse 2024. aastal lõpule Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 30,3 miljonit eurot. 2024. aastal alustatakse Sauga–Pärnu 2+2 tee ehitusega, kogumaksumusega 13,3 miljonit eurot. Lisaks alustatakse 2024. aastal Libatse–Nurme 2+2 tee ehitusega, kogumaksumuses 87,5 miljonit eurot.

<sup>30</sup> Suur osa olemasolevast riigi veesõidukite elukaarest on kohe lõppemas või juba lõppenud ja seetõttu on väga oluline tagada uue asutuse stabiilne baasrahastus uuteks keskkonnasõbralikeks investeeringuteks.

<sup>31</sup> Veetaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurre oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jääb. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsipositsioonis.

<sup>32</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 Aiasse lisandub tuhandeid lennumiile.

<sup>33</sup> Vastavalt alternatiivkütuste määrukses sätestatud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele.

- Kaitseministeeriumiga koostöös alustatakse CEF Military Mobility rahastusotsuse alusel Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna ringtee ristmikul paikneva Kanama viadukti ümberehitust kogumaksumusega 12 mln eurot, sellest 2024. aastal 5 mln eurot.
- Struktuurivahendite toel on rakendamisel teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot (SF toetus 73,07%), millest 2024. aastal 0,9 mln eurot.
- Tallinna ringtee km 0–30 varustatakse struktuurivahendite toel muutuvateabega märkide ja infotahvlitega kogumaksumusega 2,4 mln eurot, sellest 2024. aastal 0,7 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 CO<sub>2</sub> vahenditest.

#### Kohalike teede arendamiseks:

- Ühtlasi toetatakse 2024. aastal kohaliku omavalitsuse jalg- ja jalgrattateede ehitamist summas 0,7 mln eurot.
- Toetatakse Pärnu linna Raba ja Lai tänavate vahelise silla ehitust 2023. aastal 5 mln euroga, 2024. aastal summas 7,5 mln eurot ning 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.

#### Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava<sup>34</sup> linnakeskkonna arendamiseks

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel<sup>35</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 algavad 2024. aastal;
- 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 2024. 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 2024. aastal;
- RRF vahenditest rajatakse Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 36,5 miljonit eurot, 2024. aastal summas 33 miljonit eurot;
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) 15 miljoni euroga.
- CO<sub>2</sub> vahenditest toetatakse 20 miljoni euroga meedet, millega parandatakse ligipääsetavust ühistranspordipeatustele. Meedet hakatakse 2024. aastal ette valmistama see on kavas ellu viia aastatel 2025–2026.

#### Tunneli rajamiseks

- Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.

<sup>34</sup> <https://www.riigikantselei.ee/ligipaaasetavus>

<sup>35</sup> Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspiirkonna tüübi ja klastrite määramise meetodikale“.

## Ohutuse suurendamiseks

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2024–2026 keskmisena ei hukkuks üle 38 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 295 inimese aastas 2024–2026 aastate keskmisena. Programmi tegevusteks on liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas kavandatud tegevuste rakendamine ning ohutuks veeliikluseks 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 2024. aastaks kavandatud tegevuste rahastusvajadus on 3 197 000 eurot, millest Kliimaministeeriumi valitsemisala olemasolev eelarve moodustab 783 000 eurot ja lisavajadus 906 000 eurot.

## Liikuvuse arendamiseks

- Luuakse teenusmodel e-veoselehtede kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veoselehtede vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamine).
- Alustatakse CEFist rahastatava eFTI4EU projekti raames elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajaliku lahenduse väljatöötamist, 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 liikmesriigist<sup>36</sup>. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti kogueelarve on 22,8 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist. Kliimaministeeriumi eelarve on sellest 1 miljon eurot. Omafinantseeringuks vajalik 50% kaetakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi reaalamajanduse eelarvest.
- Taristuarendused programmi tegevuste 1.1.–1.5. all, mis otseselt parandavad ühistranspordi kättesaadavust, suurendavad jalgrattakasutust jne.

## 5. Meetmed ja programmi tegevused

Käesolevas peatükis kirjeldatakse meetmed ja programmi tegevused ning mõõdikute sihttasemed. Mõõdikute selgitused esitatakse programmi lisas 1 ja TERE teenused programmitegevuste lõikes programmi lisas 2.

### 5.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime

Tabel 4: 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 kliimanetraalseks ja

<sup>36</sup> Eesti, Soome, Leedu, Saksamaa, Austria, Itaalia, Prantsusmaa, Portugal, Belgia partneritena ning Holland, Hispaania ja Iirimaa vaatlejatena

kestlikuks. Rohereform on valdkondade ülene – iga eelarveinvesteering peab viima meid kestlikuma keskkonnakasutuse ja majandusmodelini.“.

**Seos energeetika tulemusvaldkonnaga:** Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine<sup>37</sup>. Eesti peab saavutama transpordis taastuenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%, sh oli 2021 transpordis 10,59% TE osakaal<sup>38</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 konkreetsed 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 **“Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord”** (seos Energeetika ja maavarade programmiga) eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside (M3 kategooria I klassi sõiduk) kasutuselevõtu abil ning elektribusside tarbimis- ja laadimisandmete kogumine ja analüüsimine, et aidata kaasa elektritranspordi arengule. Toetuse tulemusena suureneb taastuvelektri kasutamise võimekus ühistranspordisektoris vähemalt 0,5 gigavatt-tundi aastas. 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 taastuenergiast rohevesiniku tootmise ja tarbimise tervikahela loomiseks on avatud 28. augustini 2023<sup>39</sup>, projektid valmivad hiljemalt 2026. aasta märtsi lõpuks. 2022. aastal toetati ka kolme üleeuroopalise tähtsusega (IPCEI) projekti vesinikutehnoloogiate arendamiseks<sup>40</sup>, projektid on elluviimisel.

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

Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetme raames tegeletakse aastatel 2023–2024 toetusmeetme väljatöötamisega ja elluviimisega **nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise** toetamiseks kortermajades kogumaksumusega 1 000 000 eurot.<sup>41</sup>

Moderniseerimisfondist planeeritakse 2026. aastal 15 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 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
-----------------	-------	--------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

<sup>37</sup> <https://elering.ee/biometaani-toetus>

<sup>38</sup> SHARES (Renewables) - Energy - Eurostat (europa.eu)

<sup>39</sup> <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/rohevesiniku-kasutuselevott-transpordisektoris-ja-keemiatoostuse-lahtelainena>

<sup>40</sup> <https://www.mkm.ee/energeetika-ja-maavarad/taastuenergia/vesinik>

<sup>41</sup> Vastavalt keskkonnaministri 10. veebruari 2023. a käskkirjaga nr 1-2/23/70 „Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest vahendite eraldamine ja taotlusvoo eelarve kinnitamine“ eraldati vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile 1 000 000 eurot nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise toetamiseks kortermajades.

Transpordi energiakulu, TWh <sup>42</sup>  (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)	↘	9,94 TWh (2021)  2023.a sihttase 8,74 TWh	8,78 TWh**	8,66 TWh**	8,62 TWh**	8,52 TWh**
Taastuvenergia osakaal transpordis***, % <sup>43</sup>	↗	10,59% <sup>44</sup> (2021)	13%	14%	16%	17%

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast, mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1

\*\* prognoosid langevad perioodi keskel tulenevalt I → II generatsioonile üleminekust

\*\*\* Maantee- ja raudteetranspordis kasutatud taastuvenergia peab aastaks 2030 moodustama vähemalt 29% selles sektoris tarbitud energiast või tuleb vähendada kasvuhoonegaaside heidet 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 5: Programmi tegevuse 1.1. mõõdikud

Programmi tegevus 1.1.	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:	<p>Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi<sup>45</sup> (VVTP) punkt 6.2.3. näeb ette Rail Balticu väljajahitamise 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.</p> <p>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 rekonstrueerimine. Kõiki eeltoodud projekte rahastatakse Euroopa Liidu perioodi 2021–2027 struktuurivahenditest.</p> <p>Lisaks on kavas Haapsalu raudtee etapiviisiline taastamine.</p> <p>Eesti rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani kontseptsiooni elluviimiseks vajalike taristutööde kavandamine.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-	↗	6,03%	13,69%	24,9%	39,61%	64,74%	67,87%

<sup>42</sup> Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> info 2022. aasta kohta tuleb 2024. aasta alguses.

<sup>43</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>44</sup> Allikas: KLIM, energeetika osakond

<sup>45</sup> Vabariigi Valitsuse 18. mai 2023. a korraldus nr 131 „Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023–2027“ kinnitamine“, leitav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/320052023002>

T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltica <sup>46</sup>							
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min <sup>47</sup>	↘	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 40 min	Tallinn–Tartu 1h 40 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km <sup>48</sup> (SF väljundindikaator)	↗	–	–	20km	20km	20km	20km
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km <sup>49</sup> (SF väljundindikaator)	↗	–	–	50km	50km	50km	50km

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

## Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Käesoleva programmi tegevuse täpsemaks kirjeldamiseks ja eesmärkide ning investeeringuvajaduste välja toomiseks kinnitatakse programmi lisas 3 **Veetee hoiukava**.

Tabel 6: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud

Programmi tegevus 1.2.	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks, ohutumaks, turvalisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Meremajanduse konkurentsivõime aluseks on vähemalt võrdväärsed tingimused teiste riikidega. Selle saavutamiseks tuleb luua kliendi vaates vajalikud ning efektiivselt toimivad teenused alates raadiola taotlemisest lõpetades laeva registreerimise ja kinnistamiseks. Lisaks tuleb eesmärkide saavutamiseks luua erisused maksustamises ja tööseadusandluses, mis arvestavad nii reisilaevanduse ja kohalike meremeeste vajaduste kui kaubalaevade ja laevaomanike. Reisilaevastiku toetamiseks on vajalik jätkata tööjõumaksude tagastusmeetmega, milleks on Eestil ka riigiabiluba. Kaubalaevade lipu alla toomise terviklik meetmete pakett plaanitakse välja töötada 2026. aastaks. Tähtsal kohal on Eesti kui mereriigi tuntuse tõstmine, mis aitab kaasa laevade lipu alla toomisele ning välisinvesteeringute toomist Eestisse läbi meretööstuse ekspordi.</p> <p>Meretranspordi ohutuse ja turvalisuse eesmärkide täitmiseks tagatakse laevade ja sadamate kontrolli ja järelevalve; hoitakse korras navigatsioonimärgistus nii merel kui kaldal; tagatakse laevaliikluse korraldamise süsteemi toimimine; laevateede ja kanalite süvendamine; lootsimise, kartograafia ja hüdrograafia teenuste toimimine. Teenuste toimimise eelduseks on piisav rahastus ning kompetentsete ametnike olemasolu, mille tagamine on suurenevate kohustuste vaates.</p> <p>Jäämurdmine on meretranspordi ohutuse tagamiseks vajaminev teenus, mis on aastaid olnud alarahastatud. Lisaks on vajalik alustada uue jäämurdja ehitust, sest</p>

<sup>46</sup> Allikas: KLIM, 2030. a sihttase 100%

<sup>47</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, Tallinn–Tartu 1h30min, Tallinn–Viljandi 1h30min, Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

<sup>48</sup> Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algatase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

<sup>49</sup> Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algatase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

	<p>jäämurdja Tarmo ei ole võimeline oma ülesandeid peatselt täitma (ehitatud 1963)). Lisaks on vaja välja vahetada ka EVA 316, mis täna peamiselt hoiab laevateid avatuna Liivi lahes. Jäämurde teenuse tagamiseks viiakse läbi alusuuringud ning otsitakse rahastusvõimalusi uue jäämurdja ehituseks.</p> <p>Tulenevalt EL ja Rahvusvahelise Merendusorganisatsiooni IMO kliimaeesmärkidest on vajalik riigisisised meretranspordiühendused viia üle alternatiivkütustele. Selleks ehitatakse 2026. aastaks suursaarte vahele uus ligi nullheitmega parvlaev. Lisaks võetakse suund ka riigilaevade dekarboniseerimiseks. Ehitamisel on multifunktsionaalne töölaev, mis valmib 2026. Aastaks ning hakkab kasutama alternatiivkütuseid tekitamaks üldist nõudlust alternatiivkütustele ning aidates kaasa ka teiste valdkondade dekarboniseerimisele.</p> <p>Eesmärgi saavutamiseks toetatakse keskkonnasäästlikke lahendusi logistikaahelates, võetakse kasutusele kasvuhuonegaaside vähendamise meetmeid eriti nutikate ja digitaalsete lahenduste abil, luuakse tingimused ohutuks veeliikluseks ja arendatakse veeteid kooskõlas veeliikluse vajaduste ja tehnoloogia arenguga ning säilitatakse merekultuuripärandit.</p> <p>Kaubaveos (sh riiklikus) eelisarendatakse võimaluse korral mere- ja raudteevedu kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse multimodaalset taristut, mis võimaldab ökonoomset kaubavedu. Ka Euroopa Komisjoni rohelise kokkuleppe üks eesmärgi on suunata suur osa praegu mööda maanteed toimuvatest vedudest (75%) raudteele või merele. Kaupade liikumine läbi Eesti võimalda ettevõtetele pakkuda oma klientidele suurema lisandväärtusega teenuseid kui vaid transiit. Eesmärgiks on, et Eestis pakutav transporditeenus on parima kvaliteediga ja suudaks tagada Läänemere ressursside kestliku kasutamise.</p> <p>Programmi tegevus panustab ka SF programiperioodi 2021–2027 (kuni 2029.a lõpuni) prioriteetsesse suunda nr 2, mille eesmärkideks on kliimamuutustega kohanemine, riskide ennetamine ja katastroofidega toimetulek, suurendada elurikkust, rohelist taristut linnakeskkonnas ja vähendada saastet. Prioriteetsesse suunda panustatakse sekkumisega „Sadamate akvatooriumi kaitse“.</p> <p>VVTP punktist 6.2.7. tulenevalt kaasajastatakse meremajanduse arendamiseks merenduse seadusandlus, arvestatakse valdkonna eripäradega ekspordigarantiide tingimuste puhul seades tähtsale kohale väikesadamate piirkondliku rolli.</p> <p>Muuhulgas jätkatakse koostööd Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga ning kaasates Transpordiameti merendusteenistuse, et paremini saavutada VVTP punkti 6.2.5. elluviimine, mille kohaselt tuleb tagada parvlaevühendused saartega vähemalt senisel tasemel ning analüüsida parandamisvõimalusi.</p> <p>Merenduses on peamiseks väljakutseks laevade autonoomsuse kasv ning karmistuvad keskkonnanõuded, mis panevad ettevõtjatele suurt halduskoormust ning vajadust väga suurtest investeeringuteks väga lühikese aja jooksul. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Eestis on merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostööd.</p>						
Tegevuse mõõdikud**	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Jäämurde teenuse tagamine <sup>50</sup>	→	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala <sup>51</sup>	↗	73%	73%	74%	75%	77%	83%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) <sup>52</sup>	↗	0	0	0	1	1	3
Eestisisese merenduse CO <sub>2</sub> e	↘	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	11 kt

<sup>50</sup> Allikas: KLIM meremajandusosakond

<sup>51</sup> Allikas: KLIM meremajandusosakond

<sup>52</sup> Allikas: SF projektariuanded, rakendusüksus (RTK)

vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) <sup>53</sup>		(2019)					
---	--	--------	--	--	--	--	--

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

### Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 7: Programmi tegevuse 1.3. mõõdikud

<b>Programmi tegevus 1.3.</b>	Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundasid, muuhulgas digiteerides õhutransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnajalajälge.						
Tegevuse kirjeldus:	<p>TLAK lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses kaks prioriteetset arengusuunda:</p> <p>1) Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaatilisem õhuruum“. Tegevused:</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> </ul> <p>2) Lennukaubandus<sup>54</sup>: „Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmpunkt“.</p> <p>Kaubavedu lennutranspordiga on üheks olulisemaks ärivaldkonnaks lennunduses tervikuna. Kaubavedu genereerib kõrge lisandväärtusega tööhõivet ja on oluliseks tuluallikaks lennujaamadele ja lennuettevõtjatele. Arenenud lennukaubaveo sektor on ka oluline komponent riigi konkurentsivõime tõstmisel. Lennukauba liikumise eelduseks on:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kaubakäitlemiseks vajaliku taristu, sh piisava lennukikütuse varu olemasolu, mis rahuldab kaubaomanike ning vedajate vajadused;</li> <li>toetuste olemasolu ehk riigi tugi selleks, et Tallinnast saaks regulaarselt opereeriva ja võimalikult laia liinivõrguga lennufirmade sihtkoht – hetkel riigi rahaline toetus puudub, samuti tuleks tagada vajalikud ressursid lennukaubandusega tegelevatele ekspertide ja pädevuste näol ASis Tallinna Lennujaam.</li> </ul>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, % <sup>55</sup>	↗	20%	20%	20%	60%	80%	100%

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

<sup>53</sup> Allikas: KLIM

<sup>54</sup> Lühiajal ei võimalda Eesti ja ELi päritolu välisvedajate konkurentsituatsioon kavandada regulaarset kaubavahetuse ulatuslikku kasvu Aasiaga nagu varasemalt planeeritud.

<sup>55</sup> Allikas: KLIM lennundusosakond. Irdtorni arengud tulenevalt lennuliikluse ulatuslikust vähenemisest (peamiselt tingitud Venemaa agressioonist Ukrainas ja kehtestatud sanktsioonidest) on peatatud 2024. aastani.

## Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 8: Programmi tegevuse 1.4. mõõdikud

Programmi tegevus 1.4.	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on säilitada ja parendada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, et muuta liiklemine mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.						
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 1315/2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks TEN-T põhivõrgu maanteede õigeaegne ja nõuetekohane väljaehitamine kogu ulatuses.</p> <p>Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn–Pärnu–Ikla ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, 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 techoiu rahastamise vajadus ca 350 mln aastas.</p> <p>Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu<sup>56</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>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa <sup>57</sup> (%)	↗	39%	39%	41%	41%	41%	41%
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla <sup>58</sup> (%)	↗	22%	22%	27%	27%	39%	39%
Riigiteede võrgu seisundi	→	2,41	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6

<sup>56</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 ühendusteede näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

<sup>57</sup> Allikas: Transpordiamet, KLIM. 2022. a sai valmis 2 uut teelõiku kogupikkusega 20 km. Vastab nõuetele 108 km 277 km-st.

<sup>58</sup> Allikas: Transpordiamet, KLIM. Täpsustatud on teelõikude pikkuseid. Vastab nõuetele 40 km 179 km-st.

säilitamine <sup>59</sup> (IRI, mm/m)							
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteed pikkus – TEN-T <sup>60</sup> (km)	↗	0	6 km	18 km	21 km	43 km	43 km

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

## Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Tabel 9: Programmi tegevuse 1.5. mõõdikud

<b>Programmi tegevus 1.5.</b>	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnapiirkondades (Tallinn, Tartu, Pärnu).						
Tegevuse kirjeldus:	<p>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).</p> <p>Eesmärk saavutatakse läbi kolme rahastatava tegevuse, mille raames toetatakse suuremaid linnapiirkondi (Tallinn, Tartu, Pärnu) järgmiste muudatuste elluviimisel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus kesklinnadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km;</li> <li>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&amp;Reisi jms. Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029;</li> <li>uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas. Sihttase on 3 km rajatud uut trammiliini aastaks 2029.</li> </ul> <p>Programmi tegevus panustab peaaegselt 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“.</p> <p>Programmi tegevus panustab ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)
Uue trammitaristu pikkus, km <sup>61</sup>	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km

<sup>59</sup> Allikas: Transpordiamet, KLIM

<sup>60</sup> Allikas: Transpordiamet, SF projektaruanded

<sup>61</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk <sup>62</sup>	↗	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km <sup>63</sup>	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

## Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Tabel 10: Programmi tegevuse 1.6. mõõdikud

<b>Programmi tegevus 1.6.</b>	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on liikuvuse parem organiseerimine, tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse (liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutusalase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks), transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.
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 kaubaveoteekonna 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 sotsiaaltranspordi) 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> <p>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.</p> <p>Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI<sup>64</sup>) hakkab kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA) ning Transpordiamet, tekib kohustus aktsepteerida elektrooniliselt esitatud kaubasaatedokumente juhul, kui ettevõtted soovivad need elektrooniliselt esitada. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeritud aktid valmivad 2023. aasta septembriks. Eesti Kliimaministeerium peapartnerina hakkab Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) toel ning koostöös 22 partneriga Soomest, Leedust, Saksamaalt, Prantsusmaalt, Itaaliast, Belgiast, Portugalist ja Austriast projekti eFTI4EU raames välja töötama elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajalikku lahendust, mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti eelarve on 22,8 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist.</p>

<sup>62</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

<sup>63</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

<sup>64</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

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 ohutuks veeliikluseks 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.

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

Kooskõla 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.“

**Liiklusohutusprogrammi 2016–2025** tegevused kaetakse elluviimiskavaga. Elluviimiskavas 2024–2025 on kolm mõõdikut: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv, hukkunud ja raskesti vigastatud kokku ning kavandatud 114 tegevust.

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 meedet: 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 meedet: 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 meedet: tugisüsteemid juhile, sõiduki turvalisus ja tööga seotud sõidukite ohutus.

Täitmaks LOPis kavandatud eesmarke sõelus Transpordiamet läbi enam kui 170 erinevat liiklusohutuse suurendamiseks tehtud ettepanekut. Tegevuse mõju järgi valiti välja 13 olulisemat (veapunktiüsteemi rakendamine, kiirusjärelvalve mahu suurendamine, lubatud sõidukiiruse vähendamine kõrvalmaanteedel 80 km/h, raudteeülesõidukohtade ohutus, teelõigu keskmise kiiruse automaatkontroll, liiklusohutlike kohtade kõrvaldamine riigiteedel, tervises seisundile 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 rakendatavad ja teostatavad selliselt, et suudaksid avaldada liiklusohutusele olulist mõju juba aastatel 2024–2025. Täiendavate tegevuste realiseerimisel hukkuks aastas 17 inimest vähem ja välditaks 100 inimesele raskete kehavigastuste tekkimine. **Tegevuste algne investeering on 21 MEUR, mis ei kajastu riigi eelarvestrateegias.**

Elluviimiskavas on kajastatud aastateks 2024–2025 liiklusohutusele kavandatud koguvajadus 6 398 000 eurot, millele eelarvelisi vahendeid on summas 2 869 000 ehk perioodi katmata lisavajadus on 3 529 000 eurot. 2024. aasta koguvajadus on 2 997 000 eurot, millest vahenditega on kaetud 1 871 000 eurot ja 2025. aastal 3 401 000 eurot, millest vahenditega on kaetud 998 000 eurot. Oluline on silmas pidada, et tegevused mõjutavad üksteist ning mõju on kumuleeruv ehk elluviimiskavaga seatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik nende kõigi samaaegne rakendamine.

**Ohutu veeliikluse** aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapere liikmed, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Transpordiamet loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelvalvet nii rahvusvahelisel kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelvalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast

	<p>väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme. Veeteetariistu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Transpordiameti järelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusalast teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti merenduspoliitikast, mille üheks elluviijaks on Transpordiamet.</p> <p><b>Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel</b> 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 korregeerivate 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.</p> <p>Transpordiameti teostatava järelevalve 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.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Liikluskäitumise muutuse indeks <sup>65</sup> <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	↗	7,4	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis <sup>66</sup>	↘	0,33	0,99	0,97	0,95	0,94	0,94
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust <sup>67</sup>	→	5	<5	<5	<5	<5	<5

\* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

<sup>65</sup> Allikas: TRAM

<sup>66</sup> Allikas: TRAM. 2022. aastal toimus 0 lennuõnnetust, 2 tõsist intsidenti. See on väga hea tulemus.

<sup>67</sup> Allikas: TRAM

## 6. Programmi juhtimiskorraldus

Programm ajakohastatakse vajaduse korral kord aastas riigieelarve koostamise käigus, et tagada kooskõla riigi eelarvestrateegia ja riigi rahaliste võimalustega. Programmi kinnitab kliimaminister pärast riigieelarve seaduse vastuvõtmist. 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.

Programmi koostamist ja elluviimist juhivad ning järelevalvet selle elluviimise üle teevad järgmised KLIMi asekanterid:

- 1) **liikuvuse asekanter** (programmi tegevused nr 1 ja 3–6 oma vastutusalala piires);
- 2) **merenduse ja veekeskonna asekanter** (1. meetme programmi tegevused nr 2 ja 6 oma vastutusalala piires).

Programmi rakendatakse läbi ühe meetme: transpordi konkurentsivõime. Meetme ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükis 5. Programmi struktuur vastab enamuses arengukava ülesehitusele (v.a liikuvus, kus üldine liikuvuskorraldus, mis ei hõlma ühistransporti, on valdkondlikult jaotunud erinevate programmi tegevuste ja horisontaalselt programmi tegevuse 1.6 alla ning ühistranspordi korraldamise ja soodustamise kohta on koostatud eraldi programm Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis).

**Programmi koostamisel osalesid** Transpordiamet ja Riigilaevastik. Seoses ministeeriumide ümberkorraldamisest ei olnud ajaraami silmas pidades võimalik programmi eelnõu koostamisele kaasata kogu transpordi valdkonna arengukava juhtkomisjoni liikmeskonda, kuid programmi lõppteksti on tutvustatud kõigile juhtkomisjoni liikmetele enne selle kinnitamist. Programmi rakendamisse 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 tulemusvaldkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050<sup>68</sup>;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030<sup>69</sup>;
- Eesti julgeolekupoliitika alused<sup>70</sup>;

<sup>68</sup> <https://kliimaministeerium.ee/kliimapoliitika-pohialused-aastani-2050>

<sup>69</sup> [https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030\\_eeistikeelne.pdf](https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_eeistikeelne.pdf)

<sup>70</sup> [https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3060/6201/7002/395XIII\\_RK\\_o\\_Lisa.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#)

- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030<sup>71</sup>;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika<sup>72</sup>;
- Eesti 2035+ strateegia<sup>73</sup>;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030<sup>74</sup>;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030<sup>75</sup>;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030<sup>76</sup>;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“<sup>77</sup>;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030<sup>78</sup>;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035<sup>79</sup>;
  - Heaolu arengukava 2023–2030<sup>80</sup>;
  - Digiühiskonna arengukava 2030<sup>81</sup>;
  - Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030<sup>82</sup>;
  - Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030<sup>83</sup>;
  - Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030<sup>84</sup>;
  - Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“<sup>85</sup>;
  - Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035<sup>86</sup>;
  - Noortevaldkonna arengukava 2021–2035<sup>87</sup>;
  - Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia<sup>88</sup>;
  - Eesti Merestrateegia<sup>89</sup>;
  - Avalike teenuste korraldamise roheline raamat<sup>90</sup>;
  - Ehituse pikk vaade 2035<sup>91</sup>;
  - Meremajanduse valge raamat 2022–2035<sup>92</sup>;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030<sup>93</sup>;
  - Riiklik Lennundusohutusprogramm<sup>94</sup>;
  - Liiklusohutusprogramm 2016–2025<sup>95</sup>;

<sup>71</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

<sup>72</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/valisuse-toetamine/euroopa-liit/est-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

<sup>73</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

<sup>74</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>75</sup> <https://kliimaministeerium.ee/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava>

<sup>76</sup> <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

<sup>77</sup> [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline\\_planeerimine/est2030.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/est2030.pdf)

<sup>78</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

<sup>79</sup> <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

<sup>80</sup> <https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2023-2030>

<sup>81</sup> <https://www.mkm.ee/digiriik-ja-uhenduvus/digihiskonna-arengukava-2030>

<sup>82</sup> <https://kliimaministeerium.ee/MAK2030>

<sup>83</sup> <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

<sup>84</sup> <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

<sup>85</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

<sup>86</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>87</sup> <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

<sup>88</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

<sup>89</sup> <https://kliimaministeerium.ee/keskkonnakasutus/merestrategie>

<sup>90</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>91</sup> <https://kliimaministeerium.ee/elukeskkond-ringmajandus/ehitus/ehituse-pikk-vaade-2035>

<sup>92</sup> <https://www.mkm.ee/media/8055/download>

<sup>93</sup> <https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/valisohk/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

<sup>94</sup> <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

<sup>95</sup> <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

- Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028<sup>96</sup>
- Riigiteede teehoiukava 2023–2026<sup>97</sup>;
- Veetee hoiukava<sup>98</sup>, mis kinnitatakse TERE programmi lisana.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- kliima ja keskkond (eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega);
- võrdsed võimalused (aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete ja seeläbi teenuste kättesaadavuse parandamise ning ligipääsetavuse tagamise kaudu);
- infoühiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng<sup>99</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 tulemusvaldkonna) tulemusaruanne<sup>100</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 kliiminister ja regionaalminister** eraldi, kus kliiminister vastutab transpordi ja liikuvuse ning regionaalminister vastutab ühistranspordi korraldamise sisulise info eest. Kinnitatud tulemusaruanded esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

## 7. LISAD

Lisa 1 Mõõdikute selgitused

Lisa 2 Teenused programmitegevuste lõikes

Lisa 3 Veetee hoiukava (esitatakse eraldi dokumendis)

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

<sup>96</sup> <https://www.mkm.ee/media/6948/download>

<sup>97</sup> <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>

<sup>98</sup> <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>

<sup>99</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>100</sup> Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr [112](#) ja [117](#)

## LISA 1 Mõõdikute selgitused

Mõõdiku nimetus	Transpordi tulemusvaldkonna mõõdikud = programmi mõõdikud
<p><b>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena</b></p> <p>(TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187)</p>	<p><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.</p>
<p><b>Transpordi CO<sub>2</sub>-heitkogused</b></p> <p>(TLAK mõõdik: transpordi CO<sub>2</sub>e heitkoguse 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>101</sup> järgi tuleb vähendada ESR sektorite<sup>102</sup> (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24%. Tegemist on sektorite ülese eesmärgiga ning sektorite vahelist jaotust ei ole Eestis seni kokku lepitud. Kui eesmärk rakenduks transpordisektorile solidaarselt, peab transpordisektori heide aastal 2030 olema veelgi väiksem kui arengukavas seatud siht 1700 kt.</p>
<p><b>Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)</b></p> <p>(TLAK mõõdik:</p>	<p><b>Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega):</b> Taseme saavutamiseks peab Eesti maksu-, õigus- ja sotsiaalsüsteemi keskkond olema piisavalt konkurentsivõimeline, et laevu Eesti lipu alla registreeritaks ja Eestis merendusega seotud äritegevust teostaks. Selleks tuleb teha regulaarseid mõjuanalüüse meetmete tulemuslikkusest ning vajadusel korrigeerida nii sotsiaalsete tagatiste kui muude hüvede toimivust.</p>

<sup>101</sup> Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO<sub>2</sub>e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

<sup>102</sup> ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

<p>suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)</p>	<p>Samuti tuleb välja arendada infosüsteemid, et teenus oleks kasutajale võimalikult mugav, ligipääsetav ja nutikas.</p> <p>Veeteetasude süsteem peab olema rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline, diferentseeritud. Talviseks navigatsioonihooajaks peab olema tagatud nõudlusele vastav jäämurdevõimekus. Negatiivset keskkonnakoormust aitab vähendada logistikaahela digiteerimine.</p> <p><b>Vastavalt mõõdiku eesmärgile esitatakse andmed kõigi Eesti laevaregistrites olevate üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevade kohta vastaval aruandeaastal.</b></p>
<p><b>Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga</b></p> <p>(TLAK                      <b>mõõdik:</b> suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)</p>	<p><b>Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga:</b> 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 on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.</p>
<p><b>Aastaringsete regulaarsete lennu liinide arv</b></p> <p>(TLAK                      <b>mõõdik:</b> suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)</p>	<p><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.</p>

Mõõdiku nimetus	Meede 1. Transpordi konkurentsivõime (arengukava 1. tegevussuuna mõõdik)
<p>Transpordi energiakulu, TWh Taastuvenergia osakaal transpordis, %</p> <p>(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)</p>	<p><b>Transpordi energiakulu max 8,3 TWh (ENMAK 2030), millest taastuvenergia 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. Taastuvenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuvenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuvenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid koguerenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguerenergia 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>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, %</b></p>	<p><b>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) 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. % arvutus tehakse eelarve täitmise põhjal. Erinevad raudteelõigud, viaduktid jm ehitised vajavad ehitamiseks investeeringuid, mida mõõdetakse rahas.</p>
<p><b>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min</b></p>	<p><b>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 42 minutile. 2030.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>

<b>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km</b>	<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 veoalajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 160 km/h.
---	---

<b>Möödiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Jäämurde teenuse tagamine, %</b>	<b>Jäämurde teenuse tagamine:</b> Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurde teenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jääb.
<b>Möödetud mereala, %</b>	<b>Möödetud Eesti mereala:</b> Üldkasutatavad laevateed ja merealad on mõõdistatud aastaks 2035. Hetkel on mõõdetud 70% Eesti üldkasutatavatest laevateedest ja merealast. Mõõdistamiseks kasutatakse kaasaegseid tehnoloogilisi lahendusi (LIDAR tehnoloogia).
<b>Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk</b>	<b>Uute lainemurdjatega sadamate arv (SF väljundnäitaja):</b> Lühikese külmaperioodiga jäävad ja tormised talved on osutunud kiiresti kasvavaks riskiks sadamarajatiste säilimisele ning erinevate laevade/ujuvaluste ohutule teenindamisele. Kaitserajatiste (muulide, lainemurdjate) puudumine toob kaasa sadamarajatiste (kaide, rampide, akvatooriumi) kasuliku eluea kiire lühenemise. Tavapäraselt, muulidega kaitstud veealal või tormiperioodiks jäätuva merega, peaks betoonist sadamakai kasutusiga olema vähemalt 50 aastat (hetkel u 25 aastat). Sagenevate tormide ja suureneva lainetuse tingimustes võib ehituseksperide hinnangul rajatiste kasulik eluiga väheneda kuni 2 korda, ekstreemsete olude jätkudes ka märksa kiiremini. SF perioodil 2021–2027 uuendatakse kuni nelja AS-i Saarte Liinid sadama kaitserajatist, millega tagatakse sadamarajatiste kasutusiga 50 aastat.
<b>Eestisese merenduse CO<sub>2</sub>e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035. a 12,1 kt vähenemine), kt</b>	<b>Eestisese merenduse CO<sub>2</sub>e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega:</b> indikaatoriga panustatakse kliimaeesmärkide saavutamisse parvlaevade taastuenergiale viimise kaudu. Siseriikliku parvlaevanduse 0-heitele viimise mõju Eestisesele merendusele on 12,1 kt CO <sub>2</sub> vähenemist.

<b>Möödiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, %</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 toimub uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) osutamine Tartu

	lennuväljal ning ettevalmistuste tegemine teenuse osutamiseks ka teistel lennuväljadel. 2024. aastal otsustatakse irdtorni teenuse võimekuse loomise üle teistesse regionaallennujaamadesse tulenevalt ülelende vähenemisega seotud vähenenud rahavoost Ukraina kriisi mõjul. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades.
--	--

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
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–Tartu–Võru–Luhamaa vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla (%)	Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m)	Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2023–2026“. Mõõdikuks on teede tasasuse näitaja ehk IRI (ingl. k <i>International Roughness Index</i> ). IRI on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste vongete 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.
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T (km)	Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus (SF väljundnäitaja) vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 TEN-T võrgustiku objektide nimekirjale.

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond
Uue trammitaristu pikkus, km	Uute trammiteede pikkus (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatavate uute trammiteede pikkus. Näitaja hõlmab kogu linnapiirkonda, st et nii linna- kui ka linnalähiliine. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ärakasutamine võimaldab ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide

	<p>läbilaskvuse tagamiseks. Sekkumine parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.</p>
<p><b>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>Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km</b></p>	<p><b>Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu (SF väljundmõõdik):</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 kasutust, tõstab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuse- kui ühiskonnagrupidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.</p>

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
<p><b>Liikluskäitumise muutuse indeks</b>  <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i></p>	<p><b>Liikluskäitumise muutuse indeks:</b> liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite<sup>103</sup> mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algatare 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.</p>
<p><b>Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt</b></p>	<p><b>Ärilies- 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</p>

<sup>103</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.

vähene mistrendis	lennutunni kohta, võrreldes eelnevate aastatega selgelt vähene mistrendis.
<b>Lae vaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust</b>	<b>Lae vaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust:</b> Ohutuse taset on võimalik mõjutada läbi tõhusama järelvalve veesõidukite tehnilise seisukorra ja veeliiklejate väljaõppe üle ning tagades ohutud tingimused meresõiduks õigeaegse ja täpse navigatsiooniinfo kaudu.

## LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes

1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise raudteetranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Riigieelarvelise toetuse vajaduse kaardistamine tagamaks avalikku raudteed omavale raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale tulude ja raudteeinfrastruktuuri majandamise kulude tasakaal, raudteeinfrastruktuuri arendamise lepingute sõlmimine, avalikku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine. Raudteearendusprojektide (nt Rail Baltic jmt) eduka elluviimise koordineerimine. Raudtee valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Veetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Mere- ja siseveelaevaliikluse, nende keskkonnakaitse, merenduse transpordikoridoride rahvusvahelise konkurentsivõime, kaubandusliku meresõidu ja sadamate tööga seotud riigi arengukavade väljatöötamises osalemine ning elluviimise ja tulemuslikkuse seire ning vajadusel transpordipoliitikasse muudatuste sisse viimine. Laevade Eesti lipu alla toomise soodustamine ja Eesti sadamate ja merekoridoride rahvusvaheline tutvustamine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, IMO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate ja transpordivahendite, Eesti veeteede taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate ja veeteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TRAM	Veetaristu ehitamine ja korrashoid, jäämurre	Üldkasutataval veeteel hüdrograafilise mõõdistamise teostamine, jäämurde tööde korraldamine. Laevateede, navigatsioonimärgistuse ja veeliiklust reguleerivate alade planeerimine üldkasutataval veeteel, sealhulgas laevateede korrashoiu korraldamine. Navigatsioonimärkide ja raadionavigatsioonisüsteemide haldamine, kaasajastamine ja paigaldamine ning vastavate infosüsteemide haldamine.
RL	Laevade mehitamine ja tehniline korrashoid	Laevade mehitamine ning tehnilise korrashoiu teenuse pakkumine klientidele. Tehnilise korrashoiu teenus hõlmab riigiasutuste poolt veealal täidetavate ülesannete täitmise jaoks vajalike veesõidukite kasutamise võimaldamist.

		<p>Siia alla kuulub nende veesõidukite kasutamise üleriigiline planeerimine, logistiline tugi ja varustamine (sh kütus), remondi- ja hooldustööde korraldamine ning veesõidukite vastavuse tagamine tehnilistele, ohutus- ja turvanõuetele. Osapoolte kokkuleppel veesõidukite rendi-, mehitamise ja haldamise teenuse osutamine ametiabiavoliselt kui ka ametiabi korras, näiteks ülikoolid ja erasektor.</p> <p>Riigilaevastik vastutab uute veesõidukite, sh riigile kuuluvate parvlaevade, hankimise ja moderniseerimise ning veesõidukite üleriigilise arendamise eest.</p> <p>Laevade mehitamise teenus hõlmab kõiki veesõiduki meeskonnaga seotud tegevusi, sh sobiva kvalifikatsiooniga meremeeste värbamine ja veesõidukite nõuetekohane mehitamine.</p>
RL	Lootsimine	<p>Laevade ohutu navigeerimise tagamine lootsimispiirkondades. Lootsiteenuse osutamise koordineerimine, korraldamine ja arendamine. Lootsinduse valdkonnas rahvusvahelises ja siseriiklikus koostöös osalemine.</p>

### 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	<p>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. Lennunduse valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine.</p>

### 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Maantee-transporti taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	<p>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. Maantee valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).</p>
TRAM	Taristu ehitamine ja remontimine	<p>Tee ehituse projekteerimine, auditeerimine, ehituseksperitiise korraldamine, projektide läbivaatamine ja kinnitamine, maade omandamine, ehitushangete läbiviimine ja lepingute sõlmimine, omanikujärelevalve korraldamine, ehituslepingute haldamine ja järelevalve ning ehitusobjektide vastuvõtmine. Samuti garantiiperioodi monitooring ja kvaliteeditunnistuse väljastamine.</p>

TRAM	Tectaristu korrashoid	Korrashoiuhangete läbiviimine, lepingute sõlmimine ja haldamine. Maade haldamine, tee ohutuse kontrollimist, kriisi reguleerimise korraldamist, riigiteede kaitsevööndi järelevalvet.
------	-----------------------	---

### 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Keskkonnahoidlikku 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, kergrööba transpordi ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamine) ning ühistranspordi viimine taastuenergiaks, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).

### 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine õhu-, vee- ja maismaasõidukite (sh raudteeveeremi) tehnonõuete, õhu-, mere- ja maismaaliikluse ning liikluse ja transpordiohutusega seotud valdkondades transpordi poliitika elluviimiseks ja selle järelevalveks ning valdkondliku sisendi andmine transpordipoliitika otsuste tegemiseks. Valdkonna poliitika analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös. Riigi arengukavade väljatöötamises, elluviimises ja tulemuslikkuse seires osalemine.
KLIM (Transport)	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudeste 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 veeteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisüsteemide ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudeste võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
TRAM	Üleriigilise liikuvuse planeerimine	Liikuvusandmete hõive, toorandmete avaldamine, operatiivtasandi analüüs, strateegilise tasandi analüüs, strateegiliste planeerimisdokumentide koostamine/täiendamine (THK, LOP elluviimiskava), investeerimisnimekirjade kinnitamine, eelprojektide koostamine, projekteerimistingimuste menetlus ja ehituslubade andmine.
TRAM	Liiklusharjumuste kujundamine	Liiklushariduse korraldamine koostöös haridusasutustega ning omavalitsustega ja liiklusohutusalase teadlikkuse tõstmine läbi

		teavitustegevuste ja võrgustikutöö. Liiklusharidusalaste koolituste korraldamine, õppematerjalide väljatöötamine ja tagamine haridusasutustele. Sotsiaalkampaaniate (helikopterid, droonid, väikelaevad) korraldamine artiklite, teabematerjalide koostamine, e-õppekeskkonna haldamine.
TRAM	Liikuvusega seotud lubade väljastamine	Juhtide ja liiklusvahenditega seotud lubade väljastamine füüsilistele ja juriidilistele isikutele (maantee, lennundus, veeteed), nt sõiduki juhiluba, suur- ja raskeveokite eriluba jmt.
TRAM	Järelevalve korraldamine	Ohuproгноosi koostamine ja järelevalvetegevuste läbiviimine (maanteed, veeteed, õhuteed, ühistransport). Täpsem eesmärk on tagada Transpordiametile seadusega ülesandeks seatud valdkondade üle õiguspärane, korrektne, ühetaoline ja sõltumatu järelevalve teostamine. Järelevalvemenetlus hõlmab endas rikkumise märkamist, hinnangut ohu iseloomule, soovitatavate eesmärkide sõnastamist, toiminguid sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TRAM	Liiklusinfo edastamine (sh laevaliiklus ja navigatsioon)	Navigatsiooniteabe kogumine, koostamine ja levitamine. Laevaliiklusteenuse osutamine ja laevaliikluse korraldamise süsteemi haldamine. Maanteeinfo kogumine, koostamine ja edastamine. VMS (muutuvteabega liikluskorraldusvahend) märkide haldamine ja tark tee süsteemi haldamine.
TRAM	Taristuga seotud õiguste andmine	Maantee ja veete taristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ja juriidilistele isikutele, nt tee liiklusväliseks tegevuseks kasutamise luba, ristumiskoha ehitamise kooskõlastus, navigatsioonimärgistuse projektide kooskõlastus, sadama ja sadamarajatise turvatunnistus jmt.