



KLIIMAMINISTEERIUM

TRANSPORDI JA LIIKUVUSE PROGRAMM 2026–2029



Sisukord

1. Sissejuhatus.....	4
2. Programmi eesmärk ja mõõdikud.....	6
4. Hetkeolukorra analüüs	11
Üldist.....	11
Raudteetransporditaristu.....	16
Õhutransporditaristu.....	18
Teetransporditaristu	19
Alternatiivkütuste taristu	21
Rattastrateegia	22
5. Olulisemad tegevused/sekkumised 2026–2029.....	22
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	22
Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	23
Teetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks	24
Alternatiivkütuste taristu arendamiseks	24
Keskonnasõbraliku ja ligipääsetava linnakeskkonna arendamiseks	25
Tunneli rajamiseks.....	26
Ohutuse suurendamiseks	26
Liikuvuse arendamiseks	27
6. Meetmed ja programmi tegevused (teenused lisas 1)	27
6.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime.....	27
Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	29
Programmi tegevus 1.2. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	32
Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid	33
Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine.....	35
7. Programmi juhtimiskorraldus	42
LISAD	45
LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus	46
1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	46
1.2. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	46
1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	47
1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine	48
LISA 2. Teenuste rahastamiskava.....	51

Programmi üldinfo

Tulemusvaldkond	Elukeskkond, liikuvus ja merendus
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eestis on kõigi vajadusi arvestav elukeskkond, liikuvuslahendused ning konkurentsivõimeline majandus.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (TLAK)
Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Eestis on tagatud kvaliteetsed ning kestlikud liikumisvõimalused kõigile.
Programmi periood	2026–2029
Peavastutaja (ministeerium)	Kliimaministeerium (KliM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM)
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	Ühisprogrammi ei ole, kuid ühistranspordi osas aitab TLAK eesmärke ellu viia ka Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (ReM)

1. Sissejuhatus

Elukeskkonna, liikuvuse ja merenduse tulemusvaldkonna eesmärgist osa on seotud Transpordi ja liikuvuse arengukava¹ (edaspidi TLAK) üldeesmärgiga: „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 kolm programmi:

1) **Transpordi ja liikuvuse² programm** (Kliimaministeeriumi liikuvuse asekancleri vastutusala), mis hõlmab maanteedel, raudteedel ja õhuteedel liikumiste planeerimist ja tegevuste elluviimist ning konkurentsivõime tõstmist;

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

3) **Ühistranspordi³ programm** (regionaal- ja põllumajandusministri vastutusala), mis hõlmab siseriikliku ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist. Ühistranspordi programm viib ellu TLAKi teist tegevussuunda: „Liikuvus kui teenus. Üleriigiline ühendatud transport“.

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

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

Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

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

² **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.

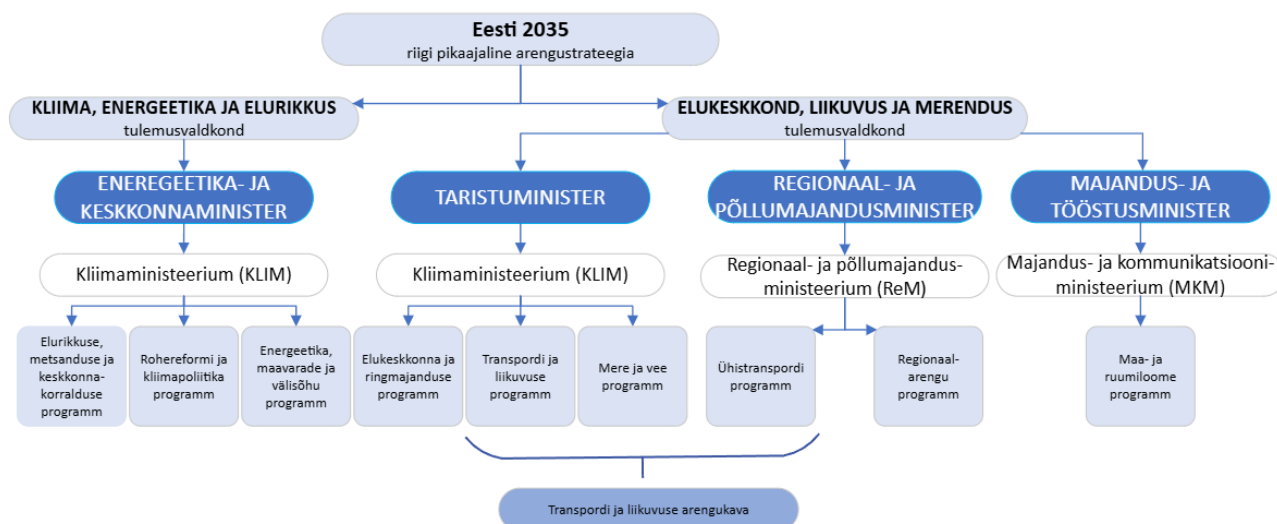
³ **Ühistransport** ehk ühisveondus on **siseriiklik regulaarliinidel põhinev reisijate vedu**, mis on mõeldud üldsusele kasutamiseks. Ühistranspordiks ei loeta taksot, renditud autot ega tellitud bussi. Ühistranspordiga saab liigelda nii õhus, maal kui ka vees. Enamik ühistranspordist toimib sõidugraafiku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

Transpordi ja liikuvuse programm aitab saavutada arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“⁴, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁵ ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ning taristu ehitamisel ja rekonstrueerimisel kaudselt ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal“ sihttasemetega saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemesse ning arvestab asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi⁶ aluspõhimõtetega. Transpordi ja liikuvuse programm panustab kaudsemalt ka teistesse „Eesti 2035“ sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

Programm panustab **ÜRO säästva arengu eesmärkide** saavutamisse:



Joonis 1: Transpordi ja liikuvuse arengukavaga seotud programmid



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

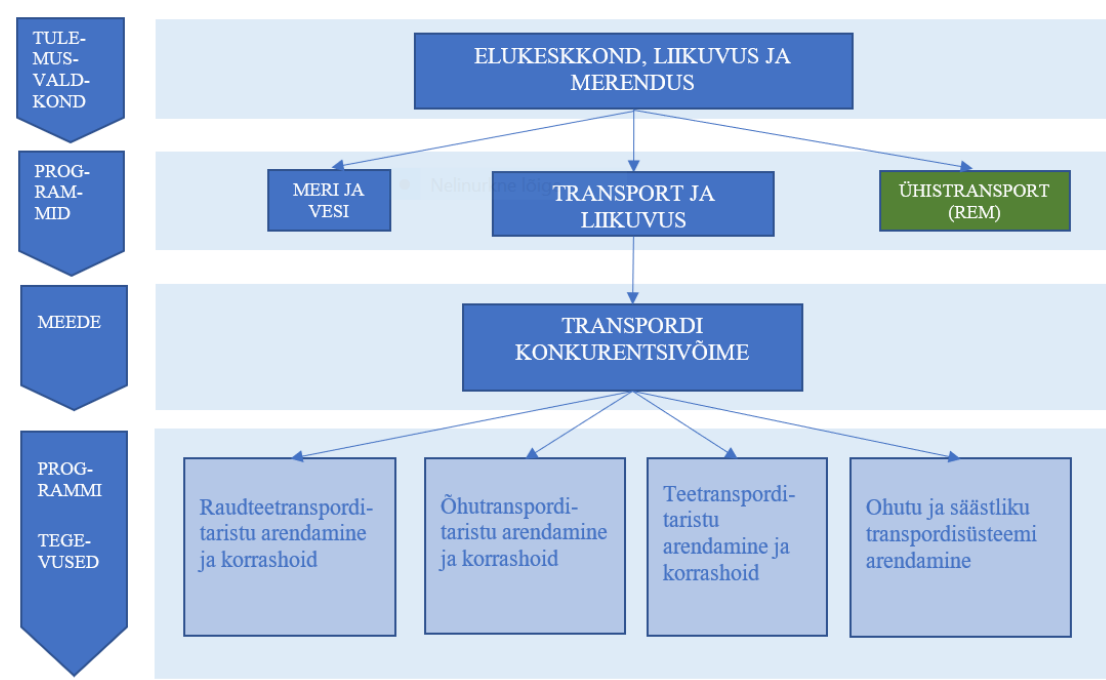
- Elukeskkonna ja ringmajanduse programm (KLIM);
- Mere ja vee programm (KLIM);
- **Transpordi ja liikuvuse programm (KLIM);**
- Ühistranspordi programm (ReM);
- Maa ja ruumiloome programm (MKM);
- Regionaalarengu programm (ReM).

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

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

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

Joonis 2: transpordi ja liikuvuse programmipuu TLAK vaates



Programmi elluviimiseks kasutatakse järgmisi **välisvahenditest rahastatavaid meetmeid**:

- Ühtekuuluvuspoliitika fondid Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) ja Ühtekuuluvusfond (ÜF)
- Euroopa Ühendamise Rahastu (*Connecting Europe Facility*, CEF)
- CO₂ kvoodimüügitulu
- Moderniseerimisfond (MF)
- Taaste- ja vastupidavusraha (Recovery and Resilience Facility, RRF)

Võrreldes Transpordi ja liikuvuse programmiga 2025–2028 struktuurseid muudatusi programmis tehtud ei ole.

Rohkem infot leiab erinevate perioodide programmide ja aruannete kohta nii Kliimaministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehelt⁷.

2. Programmi eesmärk ja mõõdikud

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

Programm on koostatud vastavalt Kliimaministeeriumi struktuurile, kus iga programmi eest vastutab vastava valdkonna asekanter. Käesoleva programmi rakendamise eest vastutab liikuvuse asekanter. TLAK tasandil on need tegevussuuna 1 alavaldkonnad 1, 2, 4 ja 5, aga ka osaliselt tegevussuuna 2 alavaldkonnad 3 ja 4 ning mõõdikutest: „Vähendada liikluses

⁷ 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

hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30“, „Vähendada transpordi CO₂-heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga“, „Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites maanteetranspordiga võrreldes – 40%“ ja „40 aastaringset regulaarlennuliini“, „Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis 24%“ ning läbi vajaliku taristu arenduste ka „Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%“.

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

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

Tabel 1. Programmi mõõdikud

Programmi eesmärk:		Eestis on tagatud kvaliteetsed ⁸ ning kestlikud liikumisvõimalused kõigile.					
TUV mõõdik	Trend	2024* (tegelik)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Transpordi CO ₂ -heitkogused ⁹ , kt CO ₂ ekv (sh Eesti 2035 mõõdik: Kasvuhoonegaaside heitkogused transpordisektoris (sihttase 1700 kt CO ₂ ekv)	↘	2437,77 ** kt CO ₂ ekv (2023)	2231,18 ** kt CO ₂ ekv	2194,98 ** kt CO ₂ ekv	2150,77* * kt CO ₂ ekv	2119,69* * kt CO ₂ ekv	2090,94 ** kt CO ₂ ekv

⁸ Kvaliteetsete liikumisvõimaluste all mõeldakse, et need on kasutajate jaoks mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired ja nutikad. Mugavus kätkeb endas alates taristu füüsilisest mugavusest, kaasavusest (ruumikvaliteet) kuni sobiva ajagraafiku ning marsruudini välja ÛT puhul (ReMi programmis). Ligipääsetavus tähendab, et taristu on kasutatav kogu elukaare vältel (8–80 printsiip) ning kõigile inimestele, vaatamata nende füüsilistest või vaimsetest eripäradest. Ohutus kätkeb endas standarditele vastavat ohutut füüsilist taristut (nt LOP, ohutud raudteeülesõidud jmt). Kiire tähendab eelkõige, et fookuses on aegruumiliste vahemaade vähendamine (nt raudteekiiruste tõstmine, 2+1 maanteed, mugavad ja ajagraafikus ümberistumisvõimalused). Nutikus transpordis – alates muutuvteabe liiklusmärkidest, ühtsest piletisüsteemist, eMCR, kaubadroonidest jmt ning lõpetades 5G-ga varustatud maanteetaristu ja isesõitvate autodega.

⁹ Allikas: EKUK

TLAK mõõdik: transpordi CO ₂ e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga, s.o 1700 kt CO ₂ ekv 2035)							
Transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga: Kasutame prognoosimiseks Eesti Keskkonnauuringute Keskuse (EKUK) kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose. Tegelikud numbrid võtame ametlikust KHG inventuuri aruannetest. Transpordi alla kuuluvad siseriiklik lennundus, laevandus, raudtee ja maanteetransport. 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“ ettepaneku¹⁰ järgi tuleb vähendada ESR sektorite¹¹ (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24% (sektoriülevalt). Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/842 on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist, põllumajandusest, jäätmeäitlusest, tööstuslikest protsessidest ja toodete kasutamisest ning väikesemahulise energiatootmisest tulenevat KHG heidet 2030. aastaks võrreldes 2005. aastaga kokku 24%. Panuse jaotamine sektorite vahel on liikmesriikide enda otsustada. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõus (detsember 2024 seisuga) on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist tulenevat KHG heidet 2030. aastaks 24% võrreldes 2022. aastaga. Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 prognoositav transpordisektori heide EKUK 2025. aasta kevadprognoosi alusel ca 2028,10 kt CO₂ ekv. Euroopa Liidu määrusest tuleneva CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset vajadust hakata puudujäägi katmiseks teistelt liikmesriikidelt üle jäävaid ühikuid soetama. See on lisakoormus eelarvele olukorras, kus kärpemeetmetes on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Arvestades seniseid tarbijate suundumusi, on transpordisektoris muutus paremuse poole väga raske tulema, kuid trajektoor vastab siiski TLAK sihile.							
Programmi mõõdikud	Trend	2024 (tegelik)	2025 (tegelik)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Üleeuroopalisse transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele, % ¹²	↗	26%	27%	27%	33%	43%	44%
Osakaal on arvestatud TEN-T põhivõrgu Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu–Uulu teelõikude kogupikkuse 302 km suhtena ja seal ei eristata erinevaid teid. P.S. arvestusest on väljas Uulu–Ikla põhivõrgu lõik, sest selle liiklussagedus on oluliselt madalam ülejäänud põhivõrgu teedest ning oleme otsustanud sellele küsida erandit.							
Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest, % ¹³	↗	17%	31%	60%	74%	100%	100%

¹⁰ Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO₂e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

¹¹ ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

¹² Allikas: Transpordiamet

¹³ Allikas: Kliimaministeerium

Rail Baltica Eesti osa valmiduse % näitab, kui palju põhitrassi muldkeha ning sellega kaasnevat taristut on valmis ehitatud. % leitakse ehitatud km pikkuste ja eelarve kasutamisega koosmõjus.

2028. a sihttase 80% tuleneb sellest et Lõuna-Pärnumaal ei ole selleks ajaks muldkeha valminud.

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

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast. Mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 3

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

3. Rahastamiskava

Tabel 2. Programmi rahastamiskava

Programmi rahastamiskava	Eelarve		Eelarve prognoos		
	2025	2026	2027	2028	2029
Transpordi ja liikuvuse programm	-544 626 205	-829 337 242	-712 864 266	-331 329 502	-186 430 506
Meede 1: Transpordi konkurentsivõime	-544 626 205	-829 337 242	-712 864 266	-331 329 502	-186 430 506
Programmi tegevus 1.1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-409 602 664	-680 103 858	-545 817 254	-189 800 794	-84 480 532
Programmi tegevus 1.2: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	-12 633 498	-16 791 273	-10 561 756	-10 559 381	-12 160 409
Programmi tegevus 1.3: Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-70 164 659	-69 944 773	-101 894 554	-82 379 398	-54 459 791
Programmi tegevus 1.4: Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine	-52 225 384	-62 497 338	-54 590 702	-48 589 928	-35 329 774

Tabel 3. Programmi rahastamiskava täiendav informatsioon 2025.a kohta

Transpordi ja liikuvuse programm	Ülekantavate summa (piirmääraga vahetus)	2025. a riigieelarve I p.a seadusemuudatused	2025. a riigieelarve II p.a seadusemuudatused	VV reservide eraldised	Lõplik 2025. a programmi tegevuste eelarve	Selgitused
Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-35 738	-69 657	-10 110	-35 136 748	-409 602 664	Ülekantavad vahendid on avaldatud KLIM kodulehel Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas Reservist eraldatud vahendite käskkirjad ADRIst nr 22 ja nr 50 ja nr 88 II PA Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas

Õhutrans- porditaristu arendamine ja korrashoid	-27 009	-32 353	779	-2625	-12 633 498	Ülekantavad vahendid on avaldatud KLIM kodulehel Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas Reservist eraldatud vahendite käskkirjad ADRist nr 22 II PA Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas
Teetrans- porditaristu arendamine ja korrashoid	-2 197 698	1 227 721	1 742 414	-2 625	-70 164 659	Ülekantavad vahendid on avaldatud KLIM kodulehel Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas Reservist eraldatud vahendite käskkirjad ADRist nr 22 II PA Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas
Ohutu ja säästliku transpordi- süsteemi arendamine	-545 024	-2 570 479	-1 675 647	-2 326 564	-52 225 348	Ülekantavad vahendid on avaldatud KLIM kodulehel Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas Reservist eraldatud vahendite käskkirjad ADRist nr 22 ja nr 56 II PA Seaduse muudatuse info on Riigi Teatajas

4. Hetkeolukorra analüüs

Üldist

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

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

Positiivsed arengud

- Raudteede juures 2024. aastal jätkati ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimisel ning aasta lõpus alustati Tapa–Narva raudteelõigu elektrifitseerimist. Edela suunal jätkati 2024. aastal Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul reisirongide piirkiiruse tõstmiseks kuni 160 km-ni/h raudtee muldkeha ja pealisehituse rekonstrueerimist.
- Võrreldes eelneva kahe aastaga vähenesid kokkupõrked raudteeülesõidukohtadel. AS Eesti Raudtee taristul kokkupõrkeid raudteeülesõidukohtadel ei toimunud.
- Maanteedel viidi 2025. aastal ellu erinevaid teehoiu investeeringuid kokku 1327 km-l teelõikudel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati 4 km ulatuses 2+2 ristlõikega teelõike. Rekonstrueeriti ja remonditi 12 silda. Teostati remonttöid 1323 km-l teelõikudel. Ehitati ümber 9 liiklusohhtlikku kohta.
- 2024. aastal vähenesid hukkunutega jalakäijaõnnetused. Positiivse trendina on vähenenud telefonikasutus mootorsõidukijuhtide seas ning suurenenud kiivrit kandvate laste osakaal nii jalgratastel kui ka kergliikuritel. Samuti on paranenud laste nähtavus liikluses – rohkem kasutatakse jalgrattaga sõites helkurveste.
- Aasta jooksul oli Tallinna lennujaamast võimalik otselennuga lennata 60 sihtkohta, millest 44 olid regulaarliinid ja 16 regulaarsed tšarterlennud.
- **Rail Baltica** ruumiline planeerimine: 2018. aasta veebruaris kehtestati Rail Baltica koridorid Harju, Rapla ja Pärnu maakondades. Riigikohus tühistas 2020. aasta mais osaliselt Pärnu maakonna planeeringu keskkonnakaalutlustel, uut planeeringulahendust tutvustati 2024. a ja uus trassikoridor kehtestati 1. aprillil 2025.
 - Maa omandamine Rail Baltica tarvis: 2025. aasta lõpuks on omandatud üle 920 maaüksust eraomandist, 58 üksust munitsipaalomandist ja 154 riigivalitsemisel olevatest maadest. Trass läbib Eestis 1264 katastriüksust, mis tähendab et üle 90% oli 2025. a lõpuks omandatud. 2025. a alustati järel maakorraldusega Rail Baltica raudtee aluse maa osas. Keskkonnamõjude hindamine on lõppenud kaheksal lõigul üheksast.

- Kogu Rail Baltica trass Ülemistelt – Iklani sai 2025. a kaetud ehituslepingutega alusehituse valmimiseks.
- Allianssleping: Rail Baltic Estonia OÜ sõlmis 16. mail 2025 raudtee ehitustööde lõpetamiseks Allianss hankelepingud, mis on projekti elluviimise mudel, kus projekti võtmeosapooled – tellija, projekteerija ja ehitaja – teevad tihedat koostööd ühise eesmärgi nimel. See tähendab, et nad jagavad vastutust ja riske, töötavad ühtse meeskonnana ning teevad otsuseid alati projekti terviklikku kasu silmas pidades. Eesmärk on saavutada parim võimalik tulemus nii kvaliteedi, ajakava kui ka kuluefektiivsuse osas. Lepingute maht kokku on hinnanguliselt 726 miljonit eurot, kuid strateegiliste materjalide (nt rööpad, liiprid, pöörangud ja ballast) hankimise lisavõimalusega võib kogumaksumus ulatuda 932 miljoni euroni.

Transpordi valdkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2021–2027:

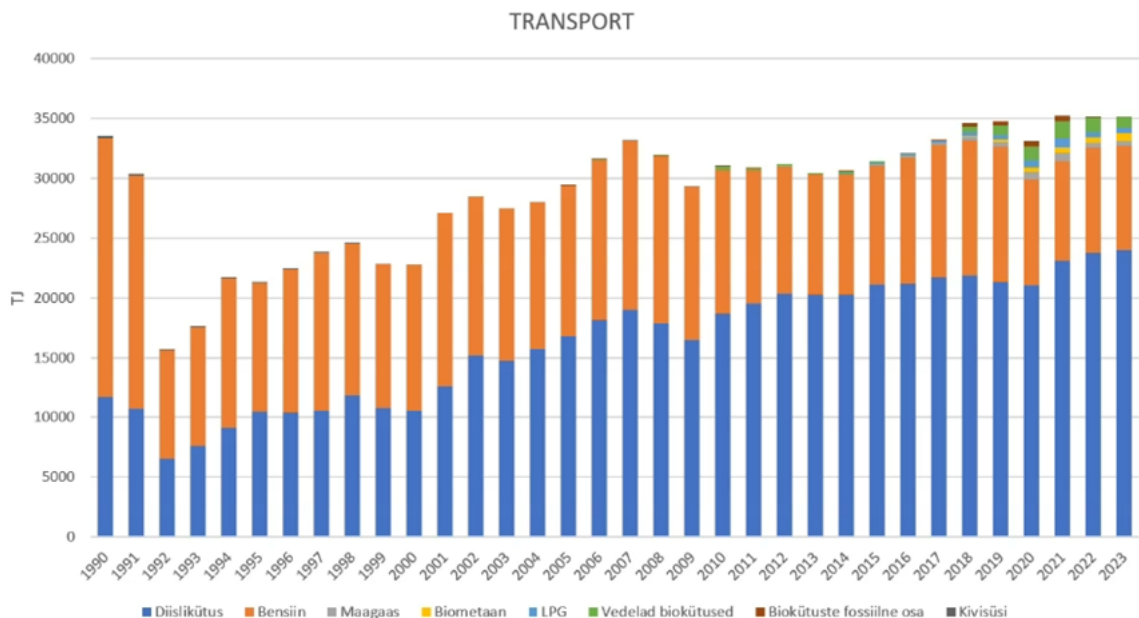
- 2024. aasta lõpuga on vajalikud raudteemaad omandatud ning valdav osa rekonstrueerimistööd ja õgvendused teostatud, Aegviidu–Tapa–Tartu suunas valdav osa kontaktvõrgust valmis ehitatud ja fookus läheb peamiselt Jõgeva–Tartu vahelisele lõigule. Veoalajaamade ehitus Tapal ja Jõgeval on käimas ning lisaks käivad sellel liinil ka autotrafopunktide ehitustööd. Lagedi–Aegviidu lõigus on Lagedi–Raasiku kontaktvõrk uuendatud ja käivad järeltööd. Tapa–Narva lõigu elektrifitseerimiseks on leping sõlmitud ja algamas on tööprojektide koostamine. Liitumislepingud veoalajaamade toideteks Eleringiga on sõlmitud. Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul on 2024. aasta lõpuks kogu mahus teostatud pealisehituse tööd, uued raudteeülesõidud, valminud uus ooteplatvorm Keavas ning vähesel määral on rajatud ohutuspiirdeaedu. Lelle jaamas on kõik jaamateed rekonstrueeritud koos uute pöörmete paigaldusega, ehitatud uus ooteplatvorm, teostatud turvangu- ja sidetööd. Rapla jaamas on kõik jaamateed rekonstrueeritud, pöörmete paigaldamiseks 2025. aastal on ettevalmistused tehtud, rekonstrueeritud on Rapla sild, ning teostatud on turvangu- ja sidetööd.
- 2025. aastal lõppesid ehitustööd riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Pärnu–Uulu ja riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Neanurme–Pikknurme teelõikudel. Riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu 2+2 teelõik avati liiklusele 19. august 2025. Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekti eelarvest on 2025. aasta lõpuks välja makstud 77% ning tegevustega jätkatakse 2027. aasta lõpuni. 2024. aasta seisuga on rekonstrueeritud 57 teeilmajaama ning paigaldatud 38 uut ilmajaama uude asukohta.

Väljakutsed

- **Transpordi energiakulu (TWh)** ei vähene loodetud kiirusega. Peamised põhjendused on toodud eelpool KHG heitmete analüüsi juures: Eestis on jätkuvalt kõrged sõiduautode läbisõidud, mis iga-aastaselt kasvavad. Niisamuti eelistatakse uue autonoma soetada suurt ja energiamahukat sõiduautot säästvale autole, mida osaliselt hakkab alates 2025. aastast mõjutama säästvamate sõiduautode omamist soodustav sõiduautode registreerimistasu ja aastamaks. TLAKis seatud transpordi energiakulu eesmärgi tuleb kas 1) reaalsele prognoosidele vastavalt korrigeerida (ei lahenda probleemi) või 2)

võtta kohele kasutusele kõige energiatõhusamad lahendused ning mitte oodata 5–10–15 aastat (eeldab täiendavaid investeeringuid, aga ka inimeste valmisolekut).

Joonis 3. Transpordisektori kütusetarbimine 1990–2023 (EKUK)



- 2024. aastal **ühistranspordiga**, jalgsi ning jalgrattaga töölööitute osakaal küll veidi kasvas (2023. a 34,9% ning 2024. a 35,1%), kuid kasv tuli kaugtöötamise osakaalu vähenemise (2022. a 7,6% ja 2023. a 6,1%, 2024. a 5,9%), mitte auto osakaalu vähenemise tulemusel. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 59%-lt 2023. aastal 59,1%-le 2024. a, mis näitab, et autostumistrend jätkub ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisse ning inimeste harjumuste muutmisesse pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täida. Inimeste käitumises (ühistranspordi asemel isikliku sõiduauto eelistamine) mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehv teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, ühistranspordikorralduse jätkuv killustatus, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.¹⁴ Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega jätkuvalt seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuse pakkumisega. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja inimeste sundkulutuste vähendamisega transpordile ning nõudluspõhise transpordi arendamisega piirkondades, kus see on mõistlik. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi ruumilise planeerimise, ajaliselt konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse ja ühtse liinivõrgu ja piletitoodete

¹⁴ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> ja statistikaameti andmebaasi tabel: [TT230](#)

arendamine linna, maakonna ja rongiliinidega.

Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine, kuna Eestis oli vastav näitaja 2024. a vaid 2,7 % (aasta varem 2,5%) ning tegelik potentsiaal on realiseerimata. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja arendatud eeskujulikud rattateede võrgustikud ning vähendatud asulate piirkiiruseid, mille osas oleks ka Eestil veel areneda. SF programmperioodil 2021–2027 on üks suurimaid väljakutseid seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnapiirkondades nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu. Hüppelisemat rattaga tööl käijate osakaalu suurenemist võiks oodata aastatel 2029–2030, kui vastav SF toetusmeede on ellu viidud ning linnades on rajatud terviklikud jalgrattateede põhivõrgud ning asulate piirkiirused ulatuslikumalt vähendatud. Säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamiseks ja autostumise vähendamiseks on oluline, et Tallinn ja Tartu, kui üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) linnatranspordisõlmed, koostöös funktsionaalse linnapiirkonna omavalitsuste ja riigiga võtaksid vastu säästva linnalise liikumiskeskonna kava hiljemalt 31. detsembriks 2027, vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse¹⁵ (EL) 2024/1679 artiklile 41.

- **Raudteetaristu** jätkuvaks probleemkohaks on vajadus tagada kaubaveole optimaalne taristu konfiguratsioon, st vajadusel luua täiendavaid kasutusvõimalusi multimodaalseks transpordiks ning möödasõidukohti rongide läbilaskevõime suurendamiseks. Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks ohutust kui ka kasutajamugavust. Raudteeülekäigukohad on vaja sõltuvalt kasutussagedusest kas varustada täiendavate ohutust tagavate seadmetega või ehitada mitmetasandiliseks. Kaubaveoproгноosisid järgnevatiks aastateks näitavad stabiliseerumist tasemel 2–3 miljonit tonni aastas, reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. Raudteetaristu elektrifitseerimise ajakava hiline mine on tekitanud 2025. aastaks olukorra, kus Eesti soetatud ja tarnitud uusi elektrireisiringe pole suudetud tähtaegselt kasutusele võtta, mistõttu kannatab ka ühistranspordi konkurentsivõime tõstmine.
- **Rail Baltica osas** on vastavalt TEN-T määrusele TEN-T põhivõrgu raudteeühenduse valmimistähtaeg 2030. aasta. Selleks ajaks raudteeühenduse käiku andmise olulisus väljendub ka võimaluses reisi- ja kaubavooge võimalikult vara teenindama hakata, ehk saavutada sotsiaalmajanduslik kasu esimesel võimalusel, mis on 1435 mm raudtee ehitamise ja sellele avaliku sektori vahenditest toetuse eraldamise peamiseks eelduseks. Lahenduseni jõudmiseks eesmärgistatakse Rail Baltica ehitamine lähtudes prioriteetides, jätkates samal ajal ettevalmistusi projekti kogu mahus välja ehitamiseks. Sealjuures on vaja tagada, et esimese ehitusetapi lõpuks, so 2030. a, valmib piiriülene ühendus (kolm Balti riiki on omavahel ning Poolaga uue raudtee kaudu ühendatud), mis vastab valdavas osas varem kokku lepitud parameetritele (projektkiirus 249 km/h, raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud, liiklusjuhtimissüsteem on ERTMS tase 2). Samuti saab alustada trassil kohaliku reisiringiühendusega.

¹⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

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

- **Lennunduse** tõhusust mõjutasid 2024. aastal enim õhusõidukite hooldusvaldkonnas valitsevad olud – rohke nõudluse tingimustes ja teatud õhusõidukite mootorite probleemid ning varuosade puudus takistas sektori kasvu, mis omakorda mõjutas pakkumise vastavust nõudlusele. Suurem osa lennunduse mahtudest ületas pre-COVID-19 eelse aja. Eesti lennundussektor on muutunud ärisuundi ja –mudeleid pärast valdkondlike sanktsioonide ulatuslikku kehtestamist 2022. aastal seoses sõjategevusega Ukrainas. Kuivõrd ka kogu Kesk-Euroopa on nõudlusega ületanud varasemaid tippe, kohtas 2024. aastal taas puudust ka lennujuhtide seas, mis ei võimaldanud sesoonset nõudlust katta. Eestis ei ole seni lennujuhtide puudust tekkinud, ent 2025. aasta mahud võivad oluliselt kasvada seoses ülelendudega, mis võib mõjutada ka aeronavigatsiooni- ja lennujuhtimisteenuste osutamiseks vajaliku personali arvu ning koolitus- ja järelekasvuvajadust. Lennujuhtidest enam võib valdkondlikult suurem nõudlus tekkida lennundustehnilise personali järele, sh tehnikud, insenerid, IT-spetsialistid. Tervikuna on Eesti lennuettevõtjate äri võimalused nii allhanketurul kui tellimuslendudel kasvutrendis, kuivõrd Kesk-Euroopa taastunud lennundusturgu mõjutab osaliselt ka välisettevõtete piiratud õhusõidukite arv ja vajadus täiendavate usaldusväärsete allhankijate järele.
- Välispoliitilised mõjud seoses Ukraina sõjaga on mõjutanud Eesti õhuruumi regulaarsete kasutajate arvu negatiivselt (Euroopa päritolu ettevõtted ei kasuta Vene Föderatsiooni õhuruumi). See kogumis pikendab lennuteekonda Aiasse, ent samal ajal võimaldab Aasia ettevõtetel ära kasutada konkurentsieelist sama õhuruumi läbimiseks kiiremini. See on tõstnud ka Eesti õhuruumi kasutajate arvu alates 2024. aasta 2. poolaastast.
- Suurenenud lennuliiklus, aga ka parem teavituskultuur tõi 2024. aastal kaasa ka 2632 registreeritud ohutusega seotud juhtumit, sh 2 lennuõnnetust. Võrreldes 2023. aastaga on registreeritud juhtumite arv kasvanud ligi 20%. Märkimist väärib ka neutraalvete kohal olev sage lennuliiklus, mida kasutavad õhusõidukid lendudel Kaliningradi ning teiste Vene Föderatsiooni piirkondade vahel ilma ELi õhuruumi kasutamata. Selliste lendude teenindamine sõltumata sanktsioonidest on tsiviillennunduse ohutusregulatsiooni tõttu kohustuslik ning vältimatu, ühtlasi toimuvad paljud sellised lennud lennuplaanideta ning on teatavaks ohuks muule lennuliiklusele ja nõuab oluliselt suuremat tähelepanu Eesti lennujuhtidelt lennuliikluse ohutuks korraldamiseks.
- **Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu** rahastamine on olnud aastaid ebapiisav ning alates 2021. aastast on see vähenenud, mis oli 2025. a üle 20%-i väiksem kui 2021. aastal. Tulenevalt tehoiuks ettenähtud vahendite vähenenud mahust ja

ehitushindade kasvust viimastel aastatel on 2025. aasta töömaht ca 40% väikesem võrreldes 2021. aastaga.

- Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt vähemalt 217 miljonit eurot. Selline rahastus võimaldaks remondi, rekonstrueerimise ja korrashoiutegevustega tagada teedevõrgu säilimine ning likvideerida 30 aasta jooksul tänaseks tekkinud remondivõlg. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 137 miljonit eurot aastas, mis on ca 63% vajalikust rahastusest ning võimaldab vähesel määral pidurdada teede seisukorra halvenemise tempot. **Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui selle hoidmine.**
- TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks ja kaasaegsetele tingimustele vastavaks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, EL ITS määruse täitmine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt ca 150 miljonit eurot. Järgneva 4 aasta jooksul on arendustöödeks võimalik kasutada keskmiselt 120 miljonit eurot aastas. Rahaline puudujääk mõjutab otseselt riiklike eesmärkide ajakohast täitmist.
- **Liiklusohutuse seisukohast** vaadatuna hukkus aastate 2022–2024 keskmisena maanteedel liikluses 59 inimest (2021–2023 keskmisena 55, 2020–2022 keskmisena 55, 2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Kuigi liiklusohutusprogrammi 2024. aasta eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ohutuse tagamise osas täideti, ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+12), sõitjate (+3) ja jalgratturite (+1) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada. Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärk **vähendada kolme aasta keskmist liiklussurmade arvu** maanteetranspordis kokku lepitud tempos jäi täitmata. Kuna kahe aasta (2023 ja 2024) hukkunute summa on juba 128 mis tähendab, et LOP 2023–2025 eesmärgi saavutamine ei ole kuidagi võimalik.

Raudteetransporditaristu

TLAK mõõdik: Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga. **2023. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid 12%** kõigist kaubavedudest. Raudteekaubaveo osakaal on võrreldes maanteetranspordiga iga-aastaselt vähenenud. Suuremad muutused veomahtudes põhjustasid peamiselt Venemaa ja Valgevene suhtes kehtestatud sanktsioonid Venemaa jätkuva agressiooni tõttu Ukrainas, mistõttu on ida-lääne suunaline kaubavedu kolmandate riikidega vähenenud alla 1 miljoni tonnini aastas. Seda ei ole suutnud asendada ka põhja-lõuna suunalised veod, kuna tulenevalt erinevast rööpmelaiusest Lääne-Euroopaga ei konkureeri kaubavedu ajaliselt teiste transpordiliikidega.

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

Pärnu–Ikla maantee koormust, samuti Tartu–Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maanteede koormust. **Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil oleks võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit.** Kauba raudteele suunamist takistab üldjuhul ka mittekonkurentsivõimeline hind, s.o veotariif ja infrastruktuuri kasutustasu kokku.

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

2024. lõpuks on kõik kolm Balti riiki täpsustanud Rail Baltica osas 2030. aasta lõpuks võimalikke saavutatavaid tulemusi ning nende saavutamiseks vajalike finantsvahendite mahtu. Vastavalt TEN-T määrusele on TEN-T põhivõrgu, sh RB raudteeühenduse, valmimistähtaeg 2030. aasta. Selleks ajaks raudteeühenduse käiku andmise olulisus väljendub ka võimaluses reisi- ja kaubavooge võimalikult vara teenindama hakata, ehk saavutada sotsiaalmajanduslik kasu esimesel võimalusel, mis on 1435 mm raudtee ehitamise ja sellele avaliku sektori vahenditest toetuse eraldamise peamiseks eelduseks. Lahenduseni jõudmiseks eesmärgistatakse ehitamine lähtudes etappidest, jätkates samal ajal ettevalmistusi kogu mahus välja ehitamiseks. Sealjuures on vaja tagada, et esimese ehitusetapi lõpuks, so 2030. a, valmib piiriülene ühendus (kolm Balti riiki on omavahel ning Poolaga uut raudteed kaudu ühendatud), mis vastab valdavas osas varem kokku lepitud parameetritele (projektkiirus 249 km/h, raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud, liiklusjuhtimissüsteem on ERTMS tase 2). Samuti saab nii alustada RB trassil kohaliku reisirongiühendusega.

Raudteetaristu arengusuunaks on reisirongidele 160 km/h kiiruse tagamine 1520 mm raudteel. Selleks on pooleli raudteede õgvendamine, allesjäänud puitliipritega teelõikude remontimine ning Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudel raudtee elektrifitseerimine. 2023. ja 2024. aastal rekonstrueeriti Rapla–Lelle lõiku, tööd lõpetatakse 2025. aastal ning kiirus 160 km/h saavutatakse 2026. aastal. 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.

2023. aasta märtsis valmis MKMi tellimusel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs“, mille teostas LocoSmart OÜ. Taktsõiduplaan on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduvale mustrile väljumisaegades (enamasti iga tunni või paari tagant). Võimalused rongiliikluse tihendamiseks kasvavad lähiajal oluliselt: liinile tuleb 16 uut elektrirongi, Tartu ja Narva suuna elektrifitseerimine, kiiruste tõstmine kuni 160 km/h Tartu ja Narva suunal ning Rapla–Lelle vahel, Lääne-Harju raudteeprojekti valmimine, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine, uus depoo Soodevahesse. Taktipõhisusest rongireisijate arvu kasvuks siiski üksi ei piisa, kuna viimasega jõuaks aastane reisijate arv vaid ca 12,8 miljonini, samas **TLAK eesmärk on 20 miljonit aastast rongireisijat aastal 2035.** Viimase **saavutamiseks oleks vajalik teha ka taristu muudatusi.**

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

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

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

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

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.

2024. aastal teenindasid Tallinna, Tartu, Pärnu, Kuressaare, Kärkla, Kihnu ja Ruhnu lennujaamad pea 3,6 miljonit reisijat. Tallinna lennujaama läbis 3 491 677 reisijat, mis on läbi aegade parim tulemus. Võrreldes 2023. aastaga kasvas reisijate arv Tallinna lennujaamas 18%. Aasta jooksul oli **Tallinna lennujaamast võimalik otselennuga lennata 60 sihtkohta, millest 44 olid regulaarliinid ja 16 regulaarsed tšarterlennud.** Regulaarlendudega lendas pea kolmandik reisijatest suurematesse sõlmjaamadesse: Stockholmi (10,1%), Riiga (9,6%), Helsingisse (9,5%) ja Frankfurti (9,3%). Kõige rohkem reisijaid teenindasid airBaltic (26,6%), Ryanair (18%), Lufthansa (10,2%) ja Finnair (8,7%). Aasta jooksul toimus Tallinna lennujaamas 42 403 lendu, mis teeb keskmiselt 116 õhukutõusu ja maandumist päevas ning aastaseks kasvuks 11%. Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonsest reisijate huvist ja nõudlusest, reisisihtkohtade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest, õhusõidukite kättesaadavusest ja hoolduse järjekordadest. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

Lennundust mõjutas 2024. aastal Venemaa sõjaline agressioon Ukrainas hoides jätkuvalt ülelendude taseme ligi 30% madalama võrreldes pre-COVID perioodiga. Kuigi lennuettevõtete käibed ja reisijate numbrid on kasvanud, mõjutas õhusõidukite hooldusäris valitsev varuosade

puudus ja hoolduse ajatamine reaalselt teenuse osutamist. Eestis olulisi hilinevaid erinevalt Kesk-Euroopa ülekoormatud õhuruumist ei esine. Vene Föderatsiooni vastaste valdkondlike sanktsioonide kohaldamine jätkub eesmärgipäraselt, mis on muutunud valdkonna ettevõtete ärimudelit ja tegutsemist välisturgudel nii allhankija kui vahetu teenusepartnerina.

Probleeme on põhjustanud globaalse satelliitnavigatsiooni süsteemi häired lennunduses, mis mõjutasid Tartu–Helsingi lennuühenduse toimimist, aga tekitavad teatavaid probleeme lendude juhtimisel kõrgustel üle 3 km. Lennuühenduste nõudlus jätkab kasvu, sh reisijate usaldus on taastunud ja võimalused Tallinnast lennata on kasvutrendiga. 2024. aastal otsustas Kliimaministeerium toetada aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam üleminekut alternatiivkütuste taristu uuenduste realiseerimist kogusummas 14,40 mln eurot perioodil 2024–2027.

Teetransporditaristu

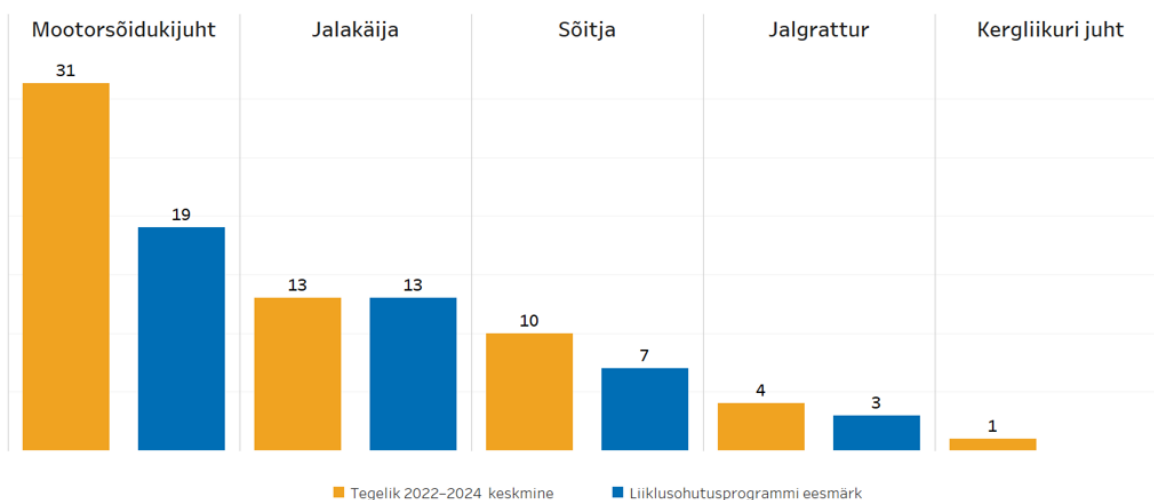
TLAK mõõdik: **Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena**¹⁶.

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

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

Joonis 4. Liikluses hukkunud osalejate löikes, 2022–2024 keskmine.

¹⁶ vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187

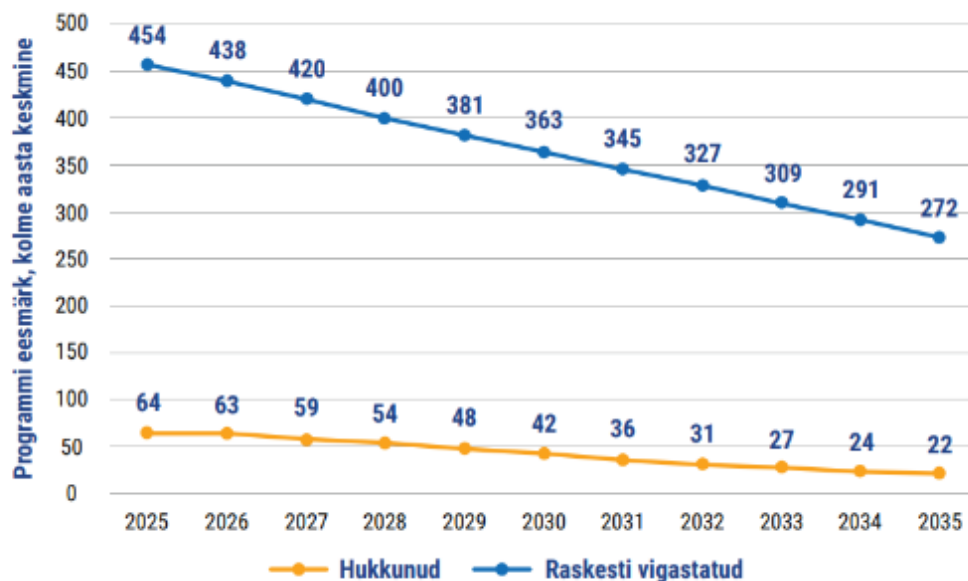


Tuleb tõdeda, et **liiklusohutuse tagamiseks rakendatud meetmed pole olnud piisavad**.

LOP 2026–2035 eesmärkide seadmisel tuleb tagada kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad arengukava jõustumisel, sealhulgas horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja transpordipoliitika eesmärkidega. Elluviimiskava peaks olema kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Detailsuse astet vähendatakse ja kajastatakse vaid reaalse mõjuga tegevusi. LOP2035 prioriteediks on vähekaitstud liiklejad, käitumisharjumuste muutmine ja jätkusuutliku liikuvuskultuuri tõus, kõrge riskitasemega olemasoleva taristu ajakohastamine ja sellel liiklemise kõigile ohutumaks ja ligipääsetavaks muutmine ning uute liikumisviiside ohutu integreerimine olemasolevasse liikumisruumi.

Sihttasemeid on võrreldes varasemate aastatega korrigeeritud lähtuvalt tegelikust liiklusohutuse olukorrast ja olulise mõjuga tegevuste elluviimise tasemest (viidud kooskõlla LOP35 ja LOP35 elluviimiskava 2026–2029 eelnõuga). Seetõttu on lähiaastatel prognoositav sihttase kõrgem võrreldes 2025–2028 transpordi ja liikuvuse programmis prognoositud sihttasemetega.

Joonis 5. Liikluses hukkunud ja raskesti vigastatute arvu vähendamise kolme aasta keskmised prognoositavad arvväärtsed.



Allikas: Transpordiamet

Seoses teehoiu ebapiisava rahastusega ning viimaste aastate (sõda, energiakriis, inflatsioon) hinnatõusust tulenevalt on **rahuldava seisukorra tagamine riigiteede võrgustikul kriitiline**.

RES 2026–2029 alusel teehoiuks eraldatud vahendite maht on küll eelmise perioodiga võrreldes oluliselt suurenenud, kuid sellegi poolest on ohus TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee Tallinna–Tartu lõigu ja Tallinna–Pärnu–Ikla tee Tallinna–Pärnu–Uulu lõigu väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 2024/1679 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.

Riigiteede võrgu seisundi säilitamise eesmärki on korrigeeritud, sest senist taset ei ole praeguse teehoiu rahastamise juures võimalik hoida. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad 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.**

2025. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna–Tartu teelõik määruses sätestatud nõuetele 41% ulatuses (hõlmab 71 km 174 km kogupikkusest) ja Tallinna–Pärnu–Uulu teelõik 8% ulatuses (kokku 10 km 129 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 vastavuse valmimise tähtaeg on 2050.

Alternatiivkütuste taristu

Eestis oli kehtestatud 100 km kütusekulu hinna süsteem vastavalt Euroopa Komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2018/732, 17. mai 2018, alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise

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

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

Eesti rattastrateegia 2040 kavand

2023. aastal alustati esimese riikliku rattastrateegiakoostamist, et suurendada aktiivsete liikumisviiside osakaalu ja tähtsustada jalgrataste rolli multimodaalses ahelas. Rattastrateegia kavand¹⁷ valmis juunis 2025.

Rattastrateegia 2040 peaesmärgiks on rattakasutuse oluline suurendamine igapäevases liikumises, mis on strateegia kavandis sätestatud 13% liikumiste osakaalu eesmärgina. Strategiakavandile on koostatud selle elluviimise tegevuskava 2025–2029.

Strateegia läbivateks põhimõteteks on rattaga liikujate võrdne ja õiglane kohtlemine, kus rattakasutust nähakse võrdväärse liikumisviisina ja samas võetakse neid arvesse kui vähemkaitstud liiklejaid. Arvestatakse kasutajate erinevustega – rattataristu peab sobima nii lastele kui ka eakatele ning olema mugav aastaringsest. Planeerimisel arvestatakse nõudluse potentsiaali, lahendades esmalt kõige olulisemad lülid asulates ning luues seeläbi järjest terviklikuma taristuvõrgustiku. Taristu peab olema sujuvalt ühendatud ühistranspordiga ning kavandamine toimub koostöös eri osapoolte ja taristuomanikega.

5. Olulisemad tegevused/sekkumised 2026–2029

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

Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Eesti on **Rail Baltica** elluviimiseks 2025. a septembri detsembri seisuga saanud Euroopa ühendamise rahastust (CEF) MFF 2014–2020 ja MFF 2021–2027 raames vahendeid kokku ca 899,6 mln eurot. Taasterahastust (RRF) (2021–2026) on eraldatud vahendeid 84,6 mln eurot (nt Vanasadama trammiliin, Kangru liiklussõlm, Ülemiste ühisterminali ehitus jm). EL struktuurifondide vahenditest moodustatud REARM fond 107,9 mln eurot (Ülemiste ja Pärnu terminalid ning hooldusdepoo). Euroopa Liidu CO₂ enampakkumissüsteemist saadavat tulu on kavandatud RB projekti rahastamiseks 693,3 mln eurot, sellest 207,9 mln eurot CEF rahastuslepete Eesti-poolse omapanuse katmiseks ning 384,4 mln täiendavalt raudtee ehituseks, 51 mln eurot hooldusdepoo rajamiseks ja 50 mln eurot regionaalrongide

¹⁷ <https://www.transpordiamet.ee/teeheid-ja-liikluskorraldus/liikuvus/eesti-rattastrateegia-2040>

soetamiseks, mis moodustab 50% regionaalveeremi investeeringust. Riiklikku kaasfinantseerimist on kokku kavandatud 133 mln eurot, mh Ühtekuuluvusfondist rahastamisel omafinantseeringu katteks 10 mln eurot ja OÜ Rail Baltic Estonia osakapitali suurendamiseks 45 mln eurot, samuti iseseisvaks täiendavaks rahastamiseks 73,4 mln eurot. Täpsem ülevaade Rail Baltica projekti rahastamisest on leitav 2026. aasta riigieelarve seaduse seletuskirjas lisast 5.

- AS Eesti Raudtee jätkab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2025–2028 kogusummas 226,177 miljonit eurot (sh SF 85%), millest Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal 2026. aastal eeldatavas mahus 65,241 miljonit eurot. Lisaks eeltoodule läheb aastatel 2025–2028 elektrifitseerimisse 48,045 miljonit eurot CO₂ vahendeid, et katta SF projekti mitteabikõlblikke kulusid.
- 6. septembril 2022. a kiitis Vabariigi Valitsus heaks 10 täiendava elektrirongi soetamise, kasutades 2026. aastal 90,7 miljoni euro ulatuses Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 vahendeid. Lisaks soetatakse kuus elektrirongi CO₂ vahendite arvelt summas 56,2 mln 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 93,007 miljonit eurot. Aastal 2026 eeldatavas mahus 12,867 miljonit eurot.
 - Jätakuvalt oluline on Viljandi suunal ka Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamine ja osaline rekonstrueerimine, mille ehitustegevused seoses vahendite puudumisega edasi lükkuvad.
- Reisirongiliikluse taktipõhise liikumisgraafiku kasutuselevõtmise ettevalmistava tegevusena parendatakse raudteetaristut 20 miljoni euro ulatuses CO₂ kauplemise vahenditest, millest 2026. aastal eeldatavas mahus 12 miljonit eurot.

Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, 2026. aastal summas 7,364 miljonit eurot.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, 2026. aastal summas 1,897 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 2030. aastaks. Lisaks kavandatakse Teadmussiirde programmi raames vahendeid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ning testimiseks.
- Tallinna lennujaama kaubakäitlemise võimekuse kasv sõltub sanktsioonipoliitika leevendamisest. Lähiajal ei võimalda Eesti ja ELi päritolu välisvedajate

konkurentsituatsioon kavandada regulaarse kaubavahetuse ulatuslikku kasvu Aasiaga.¹⁸

- Õhusõidukite elektriga varustamine on tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ja 2030. aastaks kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel¹⁹.
- Aprillis 2025 alustati lennundusseaduse ja sellega seotud õigusaktide revisjoniga eesmärgiga analüüsida probleemkohti koos avaliku ja erasektori esindajatega erinevates lennunduse valdkondades ning koostöös välja töötada konventsionaalsetest nõuetest lähtuv, kuid tänapäevastele vajadustele vastav regulatsioon.

Teetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Riigiteede hoiuks on perioodil 2026–2029 kokku kasutada 1,028 miljardit eurot, sellest 2026. aastal 281,4 miljonit eurot.
- Aastatel 2026–2029 ehitatakse neljarajaliseks Libatse–Nurme teelõik, kogumaksumusega 124 miljonit eurot ja 2026 aastal rajatakse Värskas–Ulita maantee ümbersõit (nn Saatse Saapa) kogumaksumusega 2,6 mln eurot.
- Struktuurivahendite toel on rakendamisel teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot (SF toetus 73,07%), millest 2026. aastal 0,3 mln eurot.
- Aastatel 2025–2027 ehitatakse CEF Military Mobility rahastuse toel neljarajaliseks Tallinna–Pärnu–Ikla tee Päädeva–Konuvere teelõik, kogumaksumusega 79 mln eurot, millest CEF poolne finantseering on 39,5 mln eurot.
- Aastatel 2026–2028 on kavas EL ühtekuuluvusfondi vahendite toel ehitada neljarajaliseks Tallinna–Pärnu–Ikla teel ja Konuvere–Päärdu teelõik ning Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa teel Käsukonna–Imavere (sh Paia ristmik) teelõik.
- 2027. aastal on kavas alustada Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee Mäo–Käsukonna teelõigu neljarajaliseks ehitamisega.

Kohalike teede arendamiseks:

- 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” 2026. aastal kokku 29,3 mln euro ulatuses.

Alternatiivkütuste taristu arendamiseks

- 13. septembril 2023. a jõustus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste kasutuselevõttu (AFIR). Eelpool nimetatud kohustuste täitmiseks **alustati 2023. aasta lõpus alternatiivkütustuste taristu arendamise meetme ettevalmistamist (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomiseks)**. Meetme tegevused on kavas ellu viia aastatel 2025–2028 ning seda rahastatakse 20,4 miljoni euro ulatuses CO₂

¹⁸ 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.

¹⁹ Vastavalt alternatiivkütuste määruses sätestatud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele.

vahenditest, sellest 2026. aastal ca 9 mln eurot (lennujaamad). Koguprojekti raames investeeritakse Tallinna lennujaama energiatõhususe ja elektrivõrgu uuendamiseks 9,3 miljonit eurot ning Tartu, Kärkla, Kuressaare ja Ruhnu lennuväljade ja terminalide rekonstrueerimistöödeks 5,1 miljonit eurot (kokku 14,4 miljonit eurot)²⁰, 5 miljonit eurot on planeeritud raskeveokite laadimistaristu loomiseks (aastatel 2027 ja 2028) ning 1 miljon eurot on Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kavandatava elektritõukerataste laadimistaristu meetme jaoks.

- **Kliimakindla majanduse seaduse raames valmis 2025 aasta kevadel "Elektromobiilsusele üleminekuks vajaliku laadimistaristu investeeringute, kulude ja tasuvuse analüüs"**, mis andis tervikülevaate, kuidas Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL nõudeid Eestis nõuetekohaselt ja õigeaegselt üle võtta.
- **2024. aastal avati alternatiivkütuste taristu arendamise meetme esimene taotlusvoor kütuseettevõtjatele ning 2025. aastal on avamisel teine taotlusvoor**, mida rahastatakse CO₂ vahenditest 5 miljoni euro suuruses mahus. Toetuse eesmärgiks on arendada 2026. aasta alguseks välja 15% TEN-T võrgul (193km) 2 elektriliste raskeveokite laadimisparki, 2x1400 kW, et täita AFIR raskeveokite laadimistaristule esitatud nõudeid. Skeemi kaastakse erasektor, kes hakkab teenust pakkuma. Kliimaministeeriumi loodud toetusmeetme näol on erasektoril võimalik esitada toetuse taotlus, millega riik toetab erasektorit CEF (Euroopa Ühendamise Rahastu) Alternatiivkütuste taristu voorust (AFIF) toetuse taotlemisel omafinantseeringu katmisel. Toetust makstakse vaid juhul, kui CEFi voorust saadakse toetus. Toetuse andmise tingimuste käskkiri kinnitati 26. augustil 2024. Oluline on märkida, et riik ise ei soovi olla elektrilaadimistaristu teenuse pakkuja. Kogu AFIR nõuete täitmine raskeveokite laadimisjaamade vaatest läheb aga maksma hinnanguliselt ligi 40 miljonit eurot. 28. aprillil 2025.a sulgunud taotlusvooru esitati kaks taotlust ning positiivse CEF otsuse korral peaks Eestisse lähematel aastatel tekkima kolm elektriraskeveokitele mõeldud laadimisparki.

Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava²¹ linnakeskkonna arendamiseks

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel²²) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algasid 2024. aastal, mil raporteeriti ka 1,36 km jalgrattatee taristu valmimisest Pärnu linnas;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisse struktuuri toetusi ca 10,3 miljonit eurot, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele (buss,

²⁰ Tartu lennuvälja rekonstrueeritakse toetuse abil hoonete kütelahendused ning luuakse päikeseenergia salvestamise akupank. Kuressaare, Kärkla ja Ruhnu lennuväljad ja terminalid viiakse osaliselt üle LED tulede lahendusele ning tõstetakse terminalide soojapidavust. Kuressaare lennuväljal vahetatakse välja ka navigatsioonituled.

²¹ <https://www.riigikantselei.ee/ligipaaasetavus>

²² Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspõlirkonna tüübi ja klastrite määramise meetodikale“.

tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms). Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2025. aastal;

- SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 35,4 miljonit eurot. Sihttase aastaks 2029 on 3 km. Meede avanes 2023. aastal ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2026. aastal;
- CO₂ vahenditest toetatakse 11,8 miljoni euroga (sh käibemaks) Kliimaministeeriumi ja TRAMi meedet, millega parandatakse ligipääsetavust ühistranspordipeatustele. TRAMi meede valmistati ette 2024. aastal ning viiakse ellu aastatel 2025–2030. 2026. aastal kavandab Transpordiamet töid riigiteedel 2,3 mln euro ulatuses (millele lisandub käibemaks), millest investeeritakse ühistranspordipeatuste kui ka jalgratta- ja jalgteede taristusse. Samuti on kavas CO₂ ligipääsetavuse meetme raames toetada kohalikke omavalitsusi kokku 2,5 miljoni euroga (s.h käibemaks) ligipääsetavuse parandamiseks ühistranspordipeatustele. Selle meetme ettevalmistamisega alustati 2025. aastal, ning see tugineb 2020. a läbiviidud Transpordi ja tehiskeskkonna ligipääsetavuse analüüsile. KOVide toetusmeetme eesmärk on parandada ligipääsetavust ca 250 erinevale ühistranspordipeatusele üle Eesti. 4,75 mln eurot on eraldatud ka Eesti Raudtee AS-ile Lehtse, Nelijärve ja Jäneda perroonide ümberehituseks, et parandada ligipääsetavust raudteepeatustesse.

Tunneli rajamiseks

- Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.

Ohutuse suurendamiseks

- Programmi tegevusteks on ohutuks liikluseks tingimuste loomine ja lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele. Riiklikud lennundusohutuse prioriteedid kajastuvad [lennundusohutusprogrammis](#), mis ühtlasi peegeldab valdkondlikku ning ametkondlikku head koostööd ühiste ohutust tõstvate eesmärkide saavutamisel. Riikliku lennundusohutusprogrammi eesmärgid ja tegevusi uuendatakse regulaarselt ning see panustab riikliku [lennundusohutusplaani 2025–2029](#) täitmisel. Võetakse vastu uus liiklusohutusprogramm aastateks 2026–2035, mille prioriteediks on ohutum taristu, liikluskäitumise positiivsed muutused ja tõhus ning riskidele suunatud järelevalve. Eesmärk on maanteeliikluses hukkunute ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate **2027–2029 keskmisena ei hukkuks** üle 48 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 381 inimese aastas 2027–2029 aastate keskmisena. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava eelnõus 2026. aastaks kavandatud tegevuste rahastusvajadus on 15,5 miljonit eurot, millest Kliimaministeeriumi valitsemisala olemasolev eelarve (enne kärpeid) moodustab 10,8 miljoni eurot ja lisavajadus ligi 4,6 miljonit eurot.

Liikuvuse arendamiseks

- Luuakse teenusmodel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamine).
- CEFist kaasrahastatava eFTI4EU projekti raames viiakse 2026. a läbi liikmesriikide vāravate vahelisi testimisi, millega kontrollitakse, kuidas toimub pädevate asutuste, eFTI platvormide ja riiklike vāravate (kontseptsiooni tõendus) vaheline andmete vahetus. Kliimaministeeriumi eelarve on 1 miljon eurot ja omafinantseeringuks vajalik 50% kaetakse MKMi reaalmajanduse eelarvest.
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (elektribussid, akutrollid) ca 12 miljoni euroga.

6. Meetmed ja programmi tegevused (teenused lisas 1)

6.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime

Tabel 3: Meetme 1 mõõdikud

Meede 1: Transpordi konkurentsivõime
Eesmärk: arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnajalajälge ning muuta taristul liikumine ohutumaks – selle tulemusena luuakse kvaliteetne, ohutu, nutikas, kestlik, ligipääsetav ja konkurentsivõimeline transporditaristu.
Meetme kirjeldus: olemasoleva eelarve piires arendatakse välja mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu ja siseriiklikes õigusnormides kehtestatud eesmärkidega tehes seda efektiivselt ja võimalikult väikese bürokraatiaga.
Seos energietika ja kliima valdkondadega: Biometaanitootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine ²³ . Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2025 - 14,05%, 2030 - 24,6%, sh oli 2023. a transpordis taastuvenergia osakaal 9,1%). Biometaanitootmise 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.
2021. aasta lõpus käivitus rohevesiniku ühistranspordis kasutuselevõtu pilootprojekt. 2023. aasta toetusvoor taastuvenergiast rohevesiniku tootmise ja tarbimise tervikahela loomiseks oli avatud 28. augustini 2023 ²⁴ , projektid valmivad hiljemalt 2026. aasta märtsi lõpuks. 2022. aastal toetati ka kolme üleeuroopalise tähtsusega (IPCEI) projekti vesinikutehnoloogiate arendamiseks ²⁵ , projektid on elluviimisel.

²³ <https://elering.ee/biometaanitootus>

²⁴ <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/rohevesiniku-kasutuselevott-transpordisektoris-ja-keemiatootuse-lah-teainena>

²⁵ <https://www.mkm.ee/energeetika-ja-maavarad/taastuvenergia/vesinik>

“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 lõpptarbimiseni.

Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetme raames tegeletakse alates 2025. aastast toetusmeetme elluviimisega **nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise** toetamiseks kortermajades kogumaksumusega 1 000 000 eurot.²⁶

Moderniseerimisfondist planeeritakse 2025–2027 ca 12 miljonit eurot Tallinnasse elektri- ja trollibusside soetamiseks. Toetuse andmise tingimused jõustuvad eeldatavasti 2025. aasta teises pooles.

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	2024* (tegelik)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Transpordi energiakulu, TWh ²⁷ (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)	↘	10,2 TWh (2023) (2023. a sihttase 9,46 TWh**)	9,2 TWh**	9,14 TWh**	9,06 TWh**	9,02 TWh**	8,99 TWh**
Taastuvenergia osakaal transpordis***, % ²⁸	↗	9,1% (2023)	14,05%	15,72%	17,58%	19,66%	21,99%

²⁶ Vastavalt keskkonnaministri 10. veebruari 2023. a käskkirjale nr 1-2/23/70 „Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest vahendite eraldamine ja taotlusvooru eelarve kinnitamine“ eraldati vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile 1 000 000 eurot nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise toetamiseks kortermajades. Nüüd viib seda meedet ellu Kliimaministeerium.

²⁷ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> ja EKUK

²⁸ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/table?lang=en> ja EKUK ning KliM energeetikaosakond.

Transpordi energiakulu max 8,3 TWh (ENMAK 2030), millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut, nt ühistranspordi kasutust, jms) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. Seoses Euroopa Liidu kliimakokkulepetega on keskkonnahoiu mõjud olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. 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 koguenenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenenergiaakulu 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.

Taastuvenergia osakaal tabelis on toodud koos kordajatega EKUKi 2025. a kevadprognoosi (WAM stsenaarium) põhjal. Taastuvenergia prognoositav osakaal transpordi energiast moodustab 2025. aastal 14,05% ja 2030. aastal 24,6%, millest on tuletatud eksponentsiaalsed vahetasemed 2026., 2027., 2028. ja 2029. aastal. Prognoose uuendatakse iga-aastaselt, tegelikke saavutusi mõõdetakse kahe aastase viitega.

** viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast*

*** 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 mootorikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukust vähemalt 14,5% võrreldes aasta 2010 KHG mahukusega (so 94,1 g CO₂ekv/MJ).*

Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 4: Programmi tegevuse 1.1. mõõdikud

Programmi tegevus 1.1.	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on välja ehitada Rail Baltica liin, 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:	Ehitatakse välja Rail Baltica ühenduse Eesti sisene raudtee aastaks 2030. Toetatakse Euroopa Komisjoni algatust viia raudteeliiklus Baltikumis üle Euroopa laiusega raudteele. Samuti arendatakse mugavaid rongiühendusi siseriiklikult ja välisriikidega. Üheks oluliseks projektiks on raudtee elektrifitseerimine. Kinnitatud ajakava kohaselt peaks sõltuvalt turvanguseadmete uuendamisest 2026. aasta I poolaastal olema elektrifitseeritud Aegviidu–Tapa–Tartu lõik, 2025. aasta lõpuks Tallinna–Aegviidu lõik (lõik on elektrifitseeritud, kuid see renoveeritakse) ja 2027. aasta lõpuks Tapa–Narva lõik. Lisaks elektrifitseerimisele on kavas raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont ning õgvendamise projektid, et tagada reisirongidele kiirused 160 km/h.

	Kõiki eeltoodud projekte rahastatakse Euroopa Liidu perioodi 2021–2027 struktuurivahenditest, aga ka CO₂ vahenditest. Oluline on Viljandi suunal ka Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamine ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimine. Lisaks on kavas Eesti rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani kontseptsiooni elluviimiseks vajalike taristutööde kavandamine. Seos VVTP-ga: - Arendame ja uuendame raudteetaristut, et suurendada liikumiskiirust, toetame rahvusvahelist reisirongiliiklust ja edendame energiatõhusat ühistransporti: - Tagame Tartu–Valga–Riia rongiühenduse käigushoidmiseks püsiva rahastuse. - Toome Tallinna–Tartu vahelisele raudteele uued elektrirongid ja tõstame sõidukiirust. - Ehitame Rail Baltica Eesti osa valmis tähtaegselt: - Seame Rail Baltica koos teiste Balti riikidega Euroopa Liidu järgmise eelarveperioodi prioriteediks. 2026. aasta lõpus toimub ehitustegevus kogu Eesti põhitrassi ulatuses.						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2024 (tegelik)	2025 (tegelik)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T, Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, % ²⁹	↗	12%	21%	34%	49%	67%	90%
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic: 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, (maanteeviaduktid jm ehitised teostatakse programmi tegevuse 1.3 eelarve raames, kuid tulemust arvestatakse kogu RB maksumuse pealt) vajavad ehitamiseks investeeringuid, mida mõõdetakse rahas.							
Rongiliikluse ühendusaeg Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, minutites ³⁰	↘	Tallinn– Tartu 139 min	Tallinn– Tartu 115 min	Tallinn– Tartu 110 min	Tallinn– Tartu 100 min	Tallinn– Tartu 100 min	Tallinn– Tartu 95 min

²⁹ Allikas: KliM, 2030. a sihttase 100%

³⁰ Allikas: Elron, baastase 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühendus puudub; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min (105 min), Tallinn–Tartu 1h30min (90 min), Tallinn–Viljandi 1h30min (90 min), Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

Rongiliikluse ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad: Rail Baltica raudtee väljaehitamisel tekib uus ja kiire 1435 mm raudteeühendus Tallinna ja Pärnu vahel, mille tulemusel väheneb sõiduaeg praeguselt kiireimalt liigilt (sõiduautoga) 1h 39 min pealt 42 minutile. 2035. aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn–Narva 1h 45 min, Tallinn–Tartu 1h 30 min, Tallinn–Viljandi 1h30min.

Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ³¹ (SF väljundindikaator)	↗	79,1 km	79,1 km	99 km	99 km	99 km	99 km
--	---	---------	---------	-------	-------	-------	-------

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

Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ³² (SF väljundindikaator)	↗	0 km	50 km	130 km	130 km	130 km	450 km
---	---	------	-------	--------	--------	--------	--------

Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator): 2026. aasta esimeses pooles laiendatakse kontaktvõrku Tartuni, 2028. aastaks Narvani. 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.

Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga, % ³³ (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	↗	12% (eesmärk 24%)	13%	14%	15%	16%	17%
--	---	--------------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga:

Veosekäive väljendab kaubaveol tehtud tööde mahtu tonn-kilomeetrites. Eesmärk sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused modaalnihke kasvuks raudteetranspordi liigi kasuks. Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Lähtuvalt Eesti kaubavedude logistikast ning tootmisettevõtete paiknemisest on läbi riiklike meetmete täiendavalt võimalik suunata raudteele hetkel maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad,

³¹ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algfase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

³² Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus; SF algfase 2020.a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

³³ Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#); tegemist on TLAK mõõdikuga ja programmi koostamise seisuga on teada, et eesmäärke ei ole võimalik täita enne Rail Baltica valmimist.

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 maantee koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.

** viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast*

Programmi tegevus 1.2. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 5: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud

Programmi tegevus 1.2.	Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, toetades lennundussektori uute ärisuundade arendamist, muuhulgas digiteerides õhutransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnajalajälge.						
Tegevuse kirjeldus:	TLAK lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses prioriteetne arengusuund: Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaatilisem õhuruum“, mille tegevused on: - riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks; - riigi järelevalve võimekuse tugevdamine; - riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine; - mehitamata lennunduse tegevuste realiseerimisele kaasaaitamine. Seos VVTP-ga: - Tugevdame Eesti lennundussektori rahvusvahelist konkurentsivõimet ja ühenduvust, arendades taristut, tagades kõrge lennuohutuse ning soodustades uute ärivõimaluste teket: - Hoides rahvusvahelisi ühendusi ka väljaspool Tallinna, jätkame Tartu–Helsingi liini ja Tartu lennujaama toetamist. - Töötame välja regionaalsete lennujaamade majandamise pikaajalise plaani ning loome tõhusama, jõukohasema ja jätkusuutlikuma käitamisudeli nende haldamiseks. - Uute ärisuundade edendamiseks loome seadusandliku raamistiku mehitamata lennunduse valdkonnale. - Loome maailmaga rohkem lennuühendusi, jättes Tallinna Lennujaama tasud samale tasemele.						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2024* (tegelik)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)

Irdtorni lahendust kasutavate lennujaamade osakaal, % ³⁴	↗	20%	40%	60%	80%	100%	100%
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades: Kavandatakse tegevused järgmistes etappides: 2021. aastal loodi strateegia: „mis, kuidas, kuhu, mis teenused“, 2022. aastal loodi keskus Tallinnas, 2023. aastal toimus uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) osutamine Tartu lennuväljal ning ettevalmistuste tegemine teenuse osutamiseks ka teistel lennuväljadel. 2025. aastal jätkatakse irdtorni teenuse võimekuse loomist teistesse regionaallennujaamadesse tulenevalt ülelende vähenemisega seotud vähenenud rahavoost Ukraina kriisi mõjul. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades (100%).							
Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv, tk ³⁵							
(TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)	↗	44	≥50	≥55	≥60	≥70	≥70
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu: Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega. Eesmärk on tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.							

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast

Programmi tegevus 1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 6: Programmi tegevuse 1.3. mõõdikud

Programmi tegevus 1.3.	Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on säilitada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, tõstes liiklemise ja keskkonna ohutust, vähendades aegruumilisi vahemaid ning luues säästlike liikumisviiside kasutust soodustavat taristut. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.
Tegevuse kirjeldus:	Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu erieesmärgi „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset,

³⁴ Allikas: KliM lennundusosakond. Irdtorni arengud tulenevalt lennuliiklustasude ulatuslikust vähenemisest (peamiselt tingitud Venemaa agressioonist Ukrainas ja kehtestatud sanktsioonidest) on peatatud 2024. aastani.

³⁵ Allikas: AS Tallinna Lennujaam

	turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)³⁶ ning Eesti poliitikaeesmärgi – Ühendatum Eesti – saavutamisse. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seatud eesmärkide elluviimiseks, sh ka Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) nr 2024/1679³⁶, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõuete täitmiseks ja riigi teedevõrgu jätkusuutlikuks korrashoiuks on aastatel 2026–2029 suunatakse teehoidu kokku 1 027,6 mln eurot. Kogumahust moodustavad maksutulust laekuvad vahendid kokku 834 mln eurot, Euroopa Liidu (edaspidi EL) eelarveperioodi 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide (edaspidi ÜF) vahendid 150 mln eurot, Euroopa Ühendamise Rahastu (<i>ingl k. Connecting Europe Facility</i>, edaspidi CEF) toel Rail Baltic ja riigiteede eritasandiliste ristmike ehituseks ettenähtud vahendid 1 mln eurot ning CEF sõjalise liikuvuse meetme toetuste vahendid 39 mln eurot ja kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest eraldatud vahendid (edaspidi CO₂ vahendid) 2 mln eurot ja muud välisvahendid 2 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on teedevõrgu säilitamiseks ja arendamiseks võimalik kasutada keskmiselt 257 mln eurot aastas, samas kui tegelik vajadus on ca 367 mln eurot aastas. Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu³⁷ rajamisse ning pannakse rõhku ligipääsetavusele. Seos VVTP-ga: • Jätkame Eesti konkurentsivõime tõstmiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks 2+2 maanteed ehitamisega Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Tartu suunal: - Arvestades liiklusohutust ja teetaristu võimalusi soovime suurendada konkurentsivõimet, lubame teedele senisest pikemad autorongid. - Alustame Tallinna–Tartu maantee järgmise 2+2 teelõigu ehitusega. - Alustame Via Baltica järgmiste 2+2 teelõikude ehitusega. - Keskendume teedesse investeerides majanduse konkurentsivõime tõstmisele, parandades ligipääsu tööstusaladele ja sadamatele ning suurendades sildade kandevõimet. Suuname täiendavaid vahendeid teede korrashoidu (kruusateede viimine mustkatte alla).
--	--

³⁷ Rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse säästvat liikuvust läbi võrgulise tähtsusega jalg- ja jalgrattateede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühenduste näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Tegevuse mõõdikud	Trend	2024* (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ³⁸ (IRI, mm/m)	→	2,41	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2025–2028“. 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 võngete summana 100 m lõigule (ühik – mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus. IRI 2,6 mm/m korral on sõidumugavus hea ja rahuldava taseme piiril ning teevõrgu elukaarekulud optimaalsed. Väga hea taseme, IRI <1,5 mm/m, saavutamine eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.							
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km ³⁹	↗	79 km	81 km	81 km	102 km	130 km	134 km
Mõõdik näitab TEN-T põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkuse muutust ajas kilomeetrites.							

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast

Programmi tegevus 1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine

Tabel 7: Programmi tegevuse 1.4. mõõdikud

Programmi tegevus 1.4.	Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on liikuvuse parem organiseerimine, tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa- ja õhuruumi kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse (liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutusalase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks), transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise ning soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnapiirkondades, aga ka üle Eesti, ning kujundada seonduvat õigusloomet.
Tegevuse kirjeldus:	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

³⁸ Allikas: Transpordiamet, KliM

³⁹ Allikas: Transpordiamet

tõsta maismaatranspordi, lennunduse ja laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete lahenduste kaudu.

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.

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, isejuhitavad taksod, pakirobotid jmt) turule tuleku soodustamine läbi pilootprojektides osalemise ja seadusandluse ühtlustamise.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI⁴⁰) hakkas kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA), Keskkonnaamet ning Transpordiamet, tekib kohustus alates 9. juulist 2027. a aktsepteerida eFTI määruse nõuetele vastavalt kättesaadavaks tehtud elektrooniliselt esitatud kaubaveoteavet. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeeritud aktid võeti vastu 9. jaanuaril 2025. a. Eesti Kliimaministeerium peapartnerina alustas Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) toel ning koostöös 23 partneriga Soomest, Leedust, Saksamaalt, Prantsusmaalt, Itaaliast, Belgiast, Portugalist ja Austriast projekti eFTI4EU raames välja töötamist elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajalikku lahendust (eFTI värav), mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti eelarve on 28,3 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist. 2025. a viiakse läbi eFTI4EU projekti raames liikmesriikide väravate vahelisi testimisi, millega kontrollitakse, kuidas toimub pädevate asutuste, tulevaste eFTI platvormide ja riiklike väravate (kontseptsiooni tõendus) vaheline andmete vahetus.

Programmi tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele. Tegevusteks on esiteks liiklusohutusprogrammi 2026–2035 ja elluviimiskava koostamine ning selles kavandatud tegevuste rakendamine. Teiseks aga lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine.

Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse järgmistele tegevussuundadele:

- Ohutu tee
- Ohutu kiirus
- Ohutu sõiduk
- Ohutu liikleja

⁴⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

- Ohutuskultuur ehk tööga seotud ohutus
- Kiire ja tõhus õnnetusejärgne abi
- Andmepõhine juhtimine

Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Planeeritava aasta uutele tegevustele lisatakse mõjuhinnang. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega ja kiidetakse heaks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

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

Seos VVTP-ga:

- Jätkame Eesti konkurentsivõime tõstmiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks 2+2 maanteedehitamisega Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Tartu suunal:
 - Et oleks vähem hukkunuid ja vigastatuid, võtame vastu uue liiklusohutusprogrammi, mille prioriteediks on targem järelevalve, paremad teed ja liikluskäitumise muutused.

Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil korrigeerivate tegevuste kaudu ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente. 2021. aasta alguses läks Transpordiamet üle uuele üleeuroopalisele raporteerimissüsteemile ECCAIRS 2, mis muudab kasutajatele raporteerimise veelgi lihtsamaks ja läbi selle võimaldab ka paremini hinnata ohutusalaseid protsesse.

Programmi tegevuse raames tõhustatakse ka lennunduse ohutusalast ennetus- ja teavitustegevust ning ühtlasi on kavas tsiviillennunduse järelevalves planeerida lisategevusi lennunduse ärimahtude kasvamisel. Aina enam pööratakse tähelepanu mehitamata lennundusega seonduvate ohutusprobleemidega tegelemise kriitilisusele ning ametkondlikule koostööle ohutust mõjutavate tegevuste lahendamisel.

Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisisestele 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.

Seos VVTP-ga:

- Tugevdame Eesti lennundussektori rahvusvahelist konkurentsivõimet ja ühenduvust, arendades taristut, tagades kõrge lennuohutuse ning soodustades uute ärivõimaluste teket:
 - Lennuohutuse tagamiseks ja Eesti lennundussektori rahvusvahelise konkurentsivõime suurendamiseks töötame koostöös kohalike lennundusettevõtetega välja jätkusuutliku järelevalve rahastusmudeli.

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

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

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

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

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

Programmi tegevust aitab võimestada regionaalministri 3. novembri 2023. a määrus nr 77 „Toetuse andmise tingimused ning kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse““, millega antakse Ühtekuuluvusfondist

	üleriigiliselt (v.a Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondade) jalgrattateede ehituseks ca 17,7 mln eurot. 1. vooru puhul on jagatud 10 mln eurot toetust 36 projektile, millega ehitatakse ca 50 km uusi jalgratta- ja jalgteid. 2. voor avati 2025. aasta sügisel. Programmi tegevus panustab ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030.						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2024* (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)	2028 (sihttase)	2029 (sihttase)
Liiklejate liikluskäitumise indeks⁴¹ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	↗	7,4	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8
Liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite⁴² mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algata 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.							
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena⁴³ (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu võrreldes 2020. aastaga poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv	↘	59 (eesmärk 42)	64**	63**	59	54	48

⁴¹ Allikas: Transpordiamet

⁴² 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.

⁴³ Allikas: Transpordiamet (eesmärged on korrigeeritud vastavalt Riigikontrolli märkustele ja riigi rahalistele võimalustele)

kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30)							
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena ⁴⁴ (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra võrreldes 2020. aastaga ehk saavutada olukord, kus liikluses raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 187)	↓	418 (eesmärk 370)	454	438	420	400	381
Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena: 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.							
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta ⁴⁵	↓	0,82 (eesmärk 0,97)	0,82	0,82	0,82	0,82	0,80
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis: Euroopa keskmisele ECACAIRSi põhjal on aasta jooksul toimunud lennuõnnetuste ja selliste juhtumite, mis oleksid võinud väga tõenäoliselt lõppeda lennuõnnetusega 10 000 lennutunni kohta, võrreldes eelnevate aastatega selgelt vähenemistrendis.							
EL vahenditest rahastatud uute trammiteede pikkus, km ⁴⁶	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	3 km
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							

⁴⁴ Allikas: Transpordiamet (eesmäärke on korrigeeritud vastavalt Riigikontrolli märkustele ja riigi rahalistele võimalustele)

⁴⁵ Allikas: TRAM.

⁴⁶ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ärakasutamine võimaldab ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide läbilaskvuse tagamiseks. Sekkumine parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.

EL vahenditest rahastatud uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ⁴⁷	↗	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	1 tk	1 tk
--	---	------	------	------	------	------	------

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.

EL ja CO ₂ vahenditest rahastatud uute või uuendatud rattateede pikkus, km ⁴⁸	↗	1,36 km	11,7 km ⁴⁹	24,3km ⁵⁰	30,3 km ⁵¹	36,3 km ⁵²	36,3 km ⁵³
---	---	---------	-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

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

Lisaks on CO₂ vahenditest Transpordiametile eraldatud ca 6,0 mln eurot koos käibemaksuga vahendeid erinevate liikuvusega seotud objektide ehitamiseks üle Eesti. Muuhulgas realiseerib Transpordiamet CO₂ vahendite abiga perioodil 2025–2026 9,3 km jalgratta- ja jalgteid (sh 2025. a 3,7 km ja 2026. a 5,6 km).

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2024. aastast

** Aastate 2023 ja 2024 hukkunute summa on saavutanud 128 inimese. 2025. aasta puhul prognoositakse, et liikluses ei huku rohkem inimesi, kui 2024. a. Seega on aastate 2023–2025 keskmiseks hukkunute arvuks saadud 64. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 meetmeid rakendades on võimalik aastate 2024–2026 keskmisena vähendada hukkunute arvu võrreldes eelneva kolmeaastase perioodi keskmisega 1 inimese võrra ehk 2026. a kolme aasta keskmisena nähakse ette, et ei hukuks üle 63 inimese.

⁴⁷ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁴⁸ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus + TRAM

⁴⁹ Sh SF 8 km ja CO₂ 3,7 km

⁵⁰ Sh SF 15 km ja CO₂ 9,3 km

⁵¹ Sh SF 21 km ja CO₂ 9,3 km

⁵² Sh SF 28 km ja CO₂ 9,3 km

⁵³ Sh SF 28 km ja CO₂ 9,3 km

7. Programmi juhtimiskorraldus

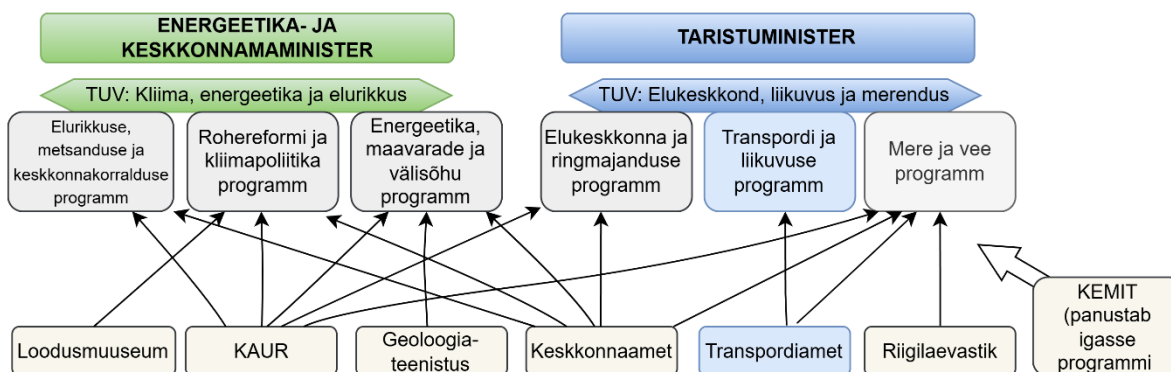
Programmi on Kliimaministeerium koostanud koostöös Transpordiametiga. Programm koostatakse neljaks aastaks, pidades silmas Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ja riigi pikaajalise strateegia Eesti 2035 eesmärgi. Programmi kinnitab taristuminister pärast 2026. aasta riigieelarve seaduse vastuvõtmist ning see avalikustatakse Kliimaministeeriumi kodulehel. Programmi eelnõu esitatakse teadmiseks või arvamuse avaldamiseks ning järgmise perioodi programmi sisendi kogumiseks teistele programmi eesmärkidesse panustavatele osapooltele, sh valdkonna arengukava juhtkomisjonile. Arengukava juhtkomisjoni korralised koosolekud toimuvad korra aastas märtsikuu jooksul. Jooksvalt toimub ka elektrooniline arvamuse avaldamine.

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

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

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

Joonis 6: Kliimaministeeriumi tulemusvaldkonnad, programmid ja kaasatavad valitsemisala asutused



Programmi koostamisel osales Transpordiamet. Programmi eelnõu koostamisele kaasati kogu transpordi valdkonna arengukava juhtkomisjoni liikmeskond. 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 valdkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimakindla majanduse seadus⁵⁴ (koostamisel);
- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050⁵⁵;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030⁵⁶;
- Eesti julgeolekupoliitika alused⁵⁷;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030⁵⁸;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika⁵⁹;
- Eesti 2035+ strateegia⁶⁰;
- Energiamaanduse arengukava aastani 2030⁶¹;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030⁶²;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030⁶³;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“⁶⁴;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030⁶⁵;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035⁶⁶;
- Heaolu arengukava 2023–2030⁶⁷;
- Digiühiskonna arengukava 2030⁶⁸;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030⁶⁹;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030⁷⁰;

⁵⁴ Kliimakindla majanduse seadus loob eeldused uue keskkonnasõbralikuma kõrgema lisandväärtusega majanduse kujundamiseks, läbi mille kasvatame terve meie ühiskonna heaolu. See annab kindluse Eesti inimestele, ettevõtjatele, organisatsioonidele ning avalikule sektorile, et saame rohereformid ning kliimamuutusi pidurdavad sammud selgelt ja koordineeritult ellu viia. <https://kliimaministeerium.ee/eesti-kliimaseadus>

⁵⁵ <https://kliimaministeerium.ee/kliimapolitiika-pohialused-aastani-2050>

⁵⁶ https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_eeetikeelne.pdf

⁵⁷ https://www.riigiteataja.ee/akt/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#

⁵⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

⁵⁹ <https://www.riigikantslei.ee/et/valitsuse-to-etamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

⁶⁰ <https://www.riigikantslei.ee/et/Eesti2035>

⁶¹ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

⁶² <https://kliimaministeerium.ee/kliimamuutustega-koohanemise-arengukava>

⁶³ <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

⁶⁴ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

⁶⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

⁶⁶ <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

⁶⁷ <https://www.sm.ee/heaolu-arengukava-2023-2030>

⁶⁸ <https://www.mkm.ee/digiriik-ja-uhenduvus/digiuhiskonna-arengukava-2030>

⁶⁹ <https://kliimaministeerium.ee/MAK2030>

⁷⁰ <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030⁷¹;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“⁷²;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035⁷³;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035⁷⁴;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia⁷⁵;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat⁷⁶;
- Ehituse pikk vaade 2035⁷⁷;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030⁷⁸;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm⁷⁹;
- Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁸⁰
- Riigiteede teehoiukava 2025–2028⁸¹
- Eesti rattastrateegia 2040⁸².

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);
- regionaalareng⁸³ (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada eksporti ja investeringuid);
- riigivalitsemise areng (programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel).

Programmi täitmise (transpordi osa) tulemusaruanne⁸⁴ koostatakse korra aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha, ning aruande eelnõu esitatakse Rahandusministeeriumile (RaM) iga aasta **1. aprilliks**. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. Identse infoga **tulemusaruanded kinnitavad taristuminister ja regionaal- ja põllumajandusminister** eraldi, kus taristuminister vastutab transpordi ja liikuvuse ning merenduse ja regionaal- ja

⁷¹ <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

⁷² <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

⁷³ https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf

⁷⁴ <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

⁷⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

⁷⁶ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf

⁷⁷ <https://kliimaministeerium.ee/elukeskkond-ringmajandus/ehitus/ehituse-pikk-vaade-2035>

⁷⁸ <https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/valisohk/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

⁷⁹ <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

⁸⁰ <https://kliimaministeerium.ee/media/10434/download>

⁸¹ <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>

⁸² <https://www.transpordiamet.ee/teehoid-ja-liikluskorraldus/liikuvus/eesti-rattastrateegia-2040>

⁸³ 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.

⁸⁴ Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr [112](#) ja [117](#)

põllumajandusminister vastutab ühistranspordi korraldamise sisulise info eest. Kinnitatud tulemusaruanded esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

LISAD

Lisa 1 Programmi teenuste kirjeldus

Lisa 2 Teenuste rahastamiskava

LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus

1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, teede- ja raudtee-osakond)	Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise raudteetranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Riigieelarvelise toetuse vajaduse kaardistamine tagamaks avalikku raudteed omavale raudteeinfrastruktuuriettevõtjale 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 investeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).

1.2. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, lennundus-osakond)	Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise õhutranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Valdkonnas esitatud ettepanekute analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, ICAO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Ühenduvuse ja lennujaamade taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduse kaardistamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Lennunduse valdkonna riigiabi küsimuste lahendamises osalemine.

1.3. Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLiM (Transport, teede- ja raudtee-osakond)	Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine maanteetranspordipoliitika elluviimiseks, sh õigusloome. Transpordipoliitika otsuste tegemiseks sisendi andmine. Üleriigilise ja rahvusvahelise maanteetranspordi taristu arendamise ja säilitamise kavandamine (sh riigiteede teehoiukavade väljatöötamine). Kohalikele omavalitsustele kohalike teede juhtumipõhise toetuse eraldamine. Maanteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TRAM	Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info	Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info teenuse eesmärk on tagada riigiteede ehitus- ja korrashoiu protsesside sujuv toimimine (sh korrashoiu eelarve kavandamine) ja kvaliteetne ning lepingukohane tulemus (koostades selleks ka vajalikud normdokumendid, mis on kooskõlas erinevate õigusaktidega). Protsesside käigus kasutatakse erinevaid meetmeid eesmärgiga suurendada ohutust ning vähendada liiklemise ajakulu ja keskkonna mõju (jagades operatiivset ja võimalusel ennetavat infot tee ja sõiduoludening liikluspiirangute kohta), jälgides sealjuures, et riigiteede sõidetavad kui elutähtsa teenuse toimepidevus on tagatud. Teenusega tagatakse Transpordiametile Ehitusseadustikust tulenevate ülesannete korrektne, ühetaoline ja sõltumatu riiklik järelevalve teostamine.
TRAM	Teetransporditaristu säilitamine	Teetransporditaristu säilitamise teenuse eesmärk on tagada riigiteede ja teerajatiste seisukord ning kvaliteet. Teenuse raames kogutakse teede ja teerajatiste seisukorra andmeid, koostatakse ja uuendatakse säilitamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ning meetodikad. Kogutud teeseisukorra ja teerajatiste andmete alusel koostatakse teehoiukava säilitusmeetmete remondivajaduse analüüsid ning investeeringute nimekirjad ning kinnitatakse eelarved. Teetransporditaristu säilitamise alla kuuluvad järgmised tegevused: kruusateedremont, kattega teede säilitusremont ja taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont, rekonstrueerimine ning korrashoiu ja muud teetaristu säilitamisega seotud investeeringud koos ettevalmistustegevustega.
TRAM	Teetransporditaristu arendamine	Teetransporditaristu arendamise teenuse eesmärk on rahastuse kõige otstarbekama kasutamise korraldamine riiklike strateegiliste prioriteetide saavutamiseks, et tagada ohutu, säästliku, ligipääsetava ning toimiva liikuvuskeskkonna koostöös huvigruppidega. Teenuse raames koostatakse ja uuendatakse teetaristu arendamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ja objektide valiku meetodikad, mille alusel koostatakse arendusmeetmete iga-aastased investeeringute nimekirjad.

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

1.4. Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KliM (Transport, teede- ja raudtee-osakond)	Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine õhu-, vee- ja maismaasõidukite (sh raudteeveeremi) tehnonõuete, õhu-, mere- ja maismaaliikluse ning liiklus- ja transpordiohutusega seotud valdkondades transpordi poliitika elluviimiseks ja selle järelevalveks ning valdkondliku sisendi andmine transpordipoliitika otsuste tegemiseks. 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, liikuvuse arengu ja investeerin-gute osakond)	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	Üleriigilise liikuvuspoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veeteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
KliM (Transport, liikuvuse arengu ja investeerin-	Keskkonnahoidlik ku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine	Riigi ja suuremate linnapiirkondade vahelise koostöö korraldamine keskkonnahoidliku transporditaristu arendamiseks. Linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks kujundamine, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu (sh rattateede, kergrööbastranspordi ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamine) ning

gute osakond)		ühistranspordi viimine taastuenergiale, et vähendada transpordi keskkonnamajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).
TRAM	Liikuvuse planeerimine ja liiklusohutus	Liikuvuse planeerimise ja liiklusohutuse teenuse eesmärk on liikuvuse ja taristu investeeringute transpordiliikide ülene kavandamine ning liiklusohutuse strateegiline juhtimine. Pidades silmas nii riiklike eesmärgi ja arengukavasid kui ka rahvusvahelisi kohustusi kujundatakse ohutut ja keskkonnahoidlikku liikuvuskeskkonda ning juhitakse liikuvuse ja liiklusohutusega seonduvaid protsesse ja investeeringuid. Sh on eesmärk koordineerida: ○ riigiteede teehoiukava ja veete hoiukava koostamist, ○ liikuvus- ja liiklusohutusalase teabe kogumist, säilitamist ja levitamist, ○ uuringute ja analüüside tellimist ning väliste partnerite liikuvus- ja liiklusohutuspoliitilistes küsimustes andmete- ja ekspertteadmistele tuginev nõustamine, ○ andmeanalüüside korraldamist teadmispõhise otsustamise võimaldamiseks, ○ liikuvusalaste strateegilise planeerimise dokumentide väljatöötamise korraldamist (nt Liiklusohutusprogramm) ning nendes protsessides osalemist riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil, ○ liiklushariduse ja sotsiaalkampaaniate korraldamist liiklusohutusalase teadlikkuse tõstmiseks, ○ ühistranspordireisijate õiguste kaitsmist ning ohuprognosil põhineva autoveonduse järelevalve teostamist ja arendamist liiklusohutuse tagamiseks ning ○ liikuvuse kavandamiseks ja investeeringute tegemiseks jätkusuutliku rahastusmudeli loomist ja välisrahastuse ning transpordiameti ja -sektori rohepöörde koordineerimist.
TRAM	Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine	Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ning juriidilistele isikutele hõlmab erivee suurt koormust ja gabariitidega, erikasutuslubasid ürituste korraldamiseks, kolmandate osapoolte ehitus- ja kasutusõigusi, näiteks tehnovõrkude ja mahasõitude rajamiseks, ning erinevaid planeeringuid ja riigivara kasutamiseks andmist. Lisaks kuulub siia liikluskorraldusvahendi katselise kasutuse luba, mis võimaldab uusi liikluskorralduslahendusi ajutiselt testida ja hinnata.
TRAM	Liiklusregistriga seotud toimingud	Sõidukite ja sõidukijuhtidega seotud lubade väljastamine ning liiklusregistri pidamine maismaa- ja veesõidukite ning nende juhtimisõiguse valdkonnas. Valdkonna teenuste pidev arendamine, haldamine ning rahvusvaheline koostöö. Liiklusregistris peetakse arvestust sõidukite, sh veesõidukite ning nendega seotud isikute üle. Läbi erinevate pakutavate teenuste on kaetud kogu vajalik informatsioon: registreerimine, omanikuvahetused, sõiduki andmete muudatused, käsutuskeelumärgete ja registerpantide seadmine,

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

LISA 2. Teenuste rahastamiskava

Programmi teenuste rahastamiskava	Eelarve			
	2026	2027	2028	2029
Transpordi ja liikuvuse programm	-829 337 242	-712 864 266	-331 329 502	-186 430 506
Programmi tegevus 1.1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-680 103 858	-545 817 254	-189 800 794	-84 480 532
Teenus: Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	-680 103 858	-545 817 254	-189 800 794	-84 480 532
Programmi tegevus 1.2: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	-16 791 273	-10 561 756	-10 559 381	-12 160 409
Teenus: Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	-16 791 273	-10 561 756	-10 559 381	-12 160 409
Programmi tegevus 1.3: Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-69 944 773	-101 894 554	-82 379 398	-54 459 791
Teenus: Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	-18 483 443	-50 060 056	-29 986 780	-1 557 444
Teenus: Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info	-48 904 272	-49 289 263	-49 844 918	-50 352 435
Teenus: Teetransporditaristu säilitamine	-2 037 715	-2 028 256	-2 030 229	-2 031 998
Teenus: Teetransporditaristu arendamine	-519 343	-516 978	-517 471	-517 914
Programmi tegevus 1.4: Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine	-62 497 338	-54 590 702	-48 589 928	-35 329 774
Teenus: Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	-33 211 158	-26 226 284	-20 371 059	-7 673 837
Teenus: Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine	-955 897	-943 628	-882 070	-907 487
Teenus: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine	-5 066 686	-5 040 674	-5 046 099	-5 050 963
Teenus: Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	-1 755 806	-979 693	-857 605	-242 727
Teenus: Liikuvuse planeerimine ja liiklusohutus	-4 090 917	-4 082 867	-4 094 824	-4 097 919
Teenus: Liiklusregistriga seotud toimingud	-13 213 507	-13 133 106	-13 149 875	-13 164 909
Teenus: Lennunduse ohutus, lubade väljastamine ja järelevalve	-4 203 367	-4 184 449	-4 188 395	-4 191 932