

Lisa 2 majandus- ja infotehnoloogiainistri
käskkirja „Energeetika ja transpordi 2023.
aasta tulemusaruannete kinnitamine“ juurde

Transpordi tulemusvaldkonna 2023. aasta tulemusaruanne



Kliimaministerium, 2024

Sisukord

1. Tulemusvaldkonna üldinfo	3
2. Tulemusvaldkonna mõõdikud	4
3. Aruandeaasta tulemusvaldkonna eelarve täitmine	5
4. Tulemusvaldkonna olukorra analüüs	5
5. Hindamised ja tõhustamiskavad	13
6. Programmi üldinfo	13
7. Programmi mõõdikud	14
8. Programmi olukorra analüüs	17
9. Programmi tegevuste täitmise analüüs	25
10. Aruandeaasta programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine	30
11. Tulemusvaldkonna sisend riigi 2023. aasta majandusaasta koondaruandesse	32

1. Tulemusvaldkonna üldinfo

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

Tulemusvaldkond	Tulemusvaldkonna strategiadokumendid (valdkonna arengukavad, poliitika põhialused jms)	Programm, sh vastutavad ministeeriumid
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (edaspidi <i>TLAK</i>)¹ • Meremajanduse valge raamat 2022–2035² • Riiklik Lennundusohutusprogramm³ • Liiklusohutusprogramm 2016–2025⁴ • Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁵ • Riigiteede tehoiukava 2023–2026⁶ • Veeteede hoiukava 2023–2026⁷ 	<p>Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2023–2026</p> <p>Vastutaja(d): Kliimaministeerium alates 1. juulist 2023 (eelnevalt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium)</p> <p>Regionaal- ja Põllumajandusministeerium alates 1. juulist 2023 (siseriikliku ühistransporditeenuse osa)</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti teenused)</p>

Transpordi tulemusvaldkonnas on üks arengukava TLAK, mida viidi 2023. aastal ellu veel ühe programmiga – Transpordi konkurentsi ja liikuvuse programmiga (2023–2026), mis kinnitati 2023. aastal. Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus. Programmi periood kestab neli aastat.

Transpordi tulemusvaldkonna programmide planeerimistasandites tehakse 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi. Kui vörd Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega⁸ korraldati senine Keskkonnaministeerium ümber Kliimaministeeriumiks ja Maaeluministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiks, kus Rahandusministeeriumi regionaalvaldkonda puudutavad ülesanded liikusid Rahandusministeeriumilt üle Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning Sotsiaalministeeriumi töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavad ülesanded Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja siseriikliku ühistranspordi koordineerimine Regionaal- ja

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

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

³ <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

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

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

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

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

⁸ Leitav eelnõude esitamise süsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-> ja <https://kliimaministeerium.ee/media/10434/download>

Pöllumajandusministeeriumile ning transpordi teemad üldiselt Kliimaministeeriumisse, siis sellest tulenevalt muudeti ka ministeeriumide valitsemisala ülesandeid ja valitsusasutuste alluvust. Ministeeriumide ümberkorraldamisel korraldati ümber ka ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärgi ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**. Sellest tulenevalt on perioodil 2024—2027 transpordi tulemusvaldkonnas kaks tegevuspõhise riigieelarve programmi, mis koostatakse TLAK-i üldeesmärgi elluviimiseks:

- 1) **Transpordi ja liikuvuse⁹ programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Ühistranspordi¹⁰ programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist.

2. Tulemusvaldkonna mõõdikud

Tabel 1. Tulemusvaldkonna mõõdikud

Eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused						
Tulemusvaldkonna mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed		
	2021	2022	2023	2023	2024	2035 ¹¹
Liikluses hukkunute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ¹²	55	55	55	44	42	30
Liikluses raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ¹³	360	367	395	316	309	187
Transpordi CO ₂ e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga ¹⁴	2 357,73 kt CO ₂ ekv (2023.a inventuurist 2021.a kohta)	2437,94 kt CO ₂ ekv (2024.a inventuuri st 2022.a kohta)	-	2243 kt CO ₂ ekv	2270,87 CO ₂ ekv	1700 kt CO ₂ ekv

⁹ **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.

¹⁰ **Ühistransport** ehk ühisveendus on **siseriiklik regulaarlinidel 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.

¹¹ TLAK 2035. aasta mõõdikud, sh „Transpordi CO₂e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“, mis on ka „Eesti 2035“ mõõdik

¹² Allikas: <https://transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>

¹³ Allikas: Transpordiamet (TRAM)

¹⁴ Allikas: <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kasvuhoonegaasid#kasvuhoonegaaside-in> ja EKUK

Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)	25	23	31	20	40	360
Allikas: Kliimaministeerium						
Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ¹⁵	29%	22%	16%	23%	24%	40%
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu	32	33	44	25	45	50
Allikas: AS Tallinna Lennujaam						

3. Aruandeaasta tulemusvaldkonna eelarve täitmine

Tabel 2. Tulemusvaldkonna eelarve täitmine, tuhat eurot

	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine
Kulud	-621 927	-683 769	-527 711

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

4. Tulemusvaldkonna olukorra analüüs

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

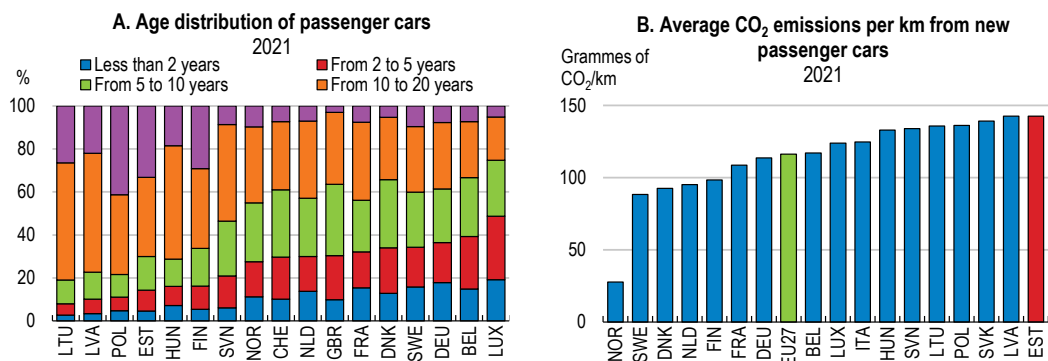
Transpordi tulemusvaldkonna suuremad väljakutsed on sektori CO₂-heitekoguste vähendamine, TEN-T põhivõrgu maanteed, sadamate kaldataristu (tulenevalt kliimapaketist) ja Rail Baltic raudteetrassi väljaehitamine, Eesti-sisese raudteevõrgustiku elektrifitseerimine, kaubatranspordi viimine maanteelt raudteele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

Transpordisektori CO₂-heitekoguste vähendamine. Eesti eesmärk on vähendada transpordist tulenevat KHG heidet 2030. aastaks 24% võrreldes 2005. aastaga. See on märkimisväärne väljakutse, arvestades, et transpordisektori heitekogused olid 2022. aastal suuremad kui 2005. aastal ja üle 90 % pärines maanteetranspordist. Aruande koostamise hetke prognoosi kohaselt TLAKis püstitatud CO₂ vähendamise eesmärki olemasolevate meetmetega ei saavutata. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ raames Eestile võetud CO₂ heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on Transpordi ja liikuvuse arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult **1600 kt** CO₂ ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030

¹⁵ Allikas: Statistikaameti tabel TS121: https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_transport_transpordi-uldandmed/TS121

transpordisektori heide ca 2089,23 kt CO₂ ekv (eelmise aastaga võrreldes on prognoosides toimunud muutused halvenemise poole). Transpordisektori CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO₂ ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks.

Joonis 1. Eesti autopark on suhteliselt vana ja uutel autodel on kõrge CO₂ emissioon



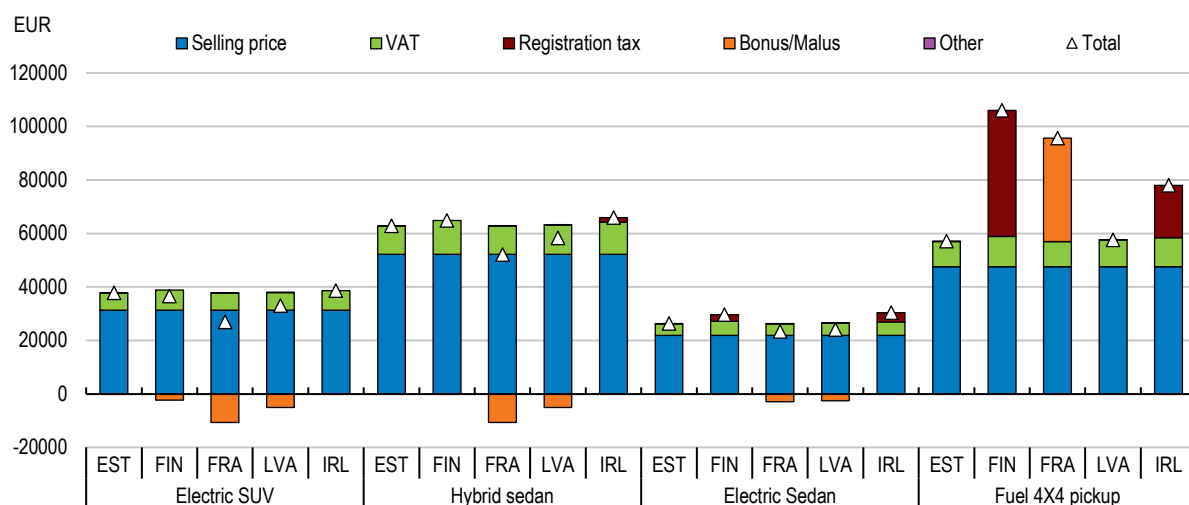
Allikas: Eurostat (road_eqs_carage, sdg12_30), OECD "Eesti majandusülevaate eelnõu"

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

Uuringud näitavad, et transpordi sektoris CO₂ eesmärke ei ole võimalik täita ilma maksupoliitika muudatusteta (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot), aga ka üldise paradigma muutuseta. Selleks, et paradigma muutust säästva liikuvuse või üleüldiselt kestlike valikute kasuks suunata, tuleb nügida inimesi nende mugavustsoonist välja astuma ja suunata neid tegema kestlikke valikuid, luues selleks eeldused (nt rattateede arendused, kiiremad rongiühendused jne) ning tegeleda järjepideva teavitustööga. Selleks, et muutused oleksid piisavalt kiired ja efektiivsed, on omakorda vaja kogu riigisektori, aga ka KOVide, haridusasutuste, meedia jt ühist ja järjepidevat jõupingutust inimeste teadlikkuse tõstmisel pikema ajaperioodi jooksul. Näidata riigiasutuste, -äriühingute ja KOVide positiivset eeskujut, toetada ja juhendada inimesi säästlikumate valikute tegemiseks.

Joonis 2. Uute autode maksustamine Eestis ei ole seni olnud seotud nende keskkonnamõjuga

Võrdlev ülevaade eri tüüpi autode maksustamise komponentidest valitud OECD riikides, 2022. a



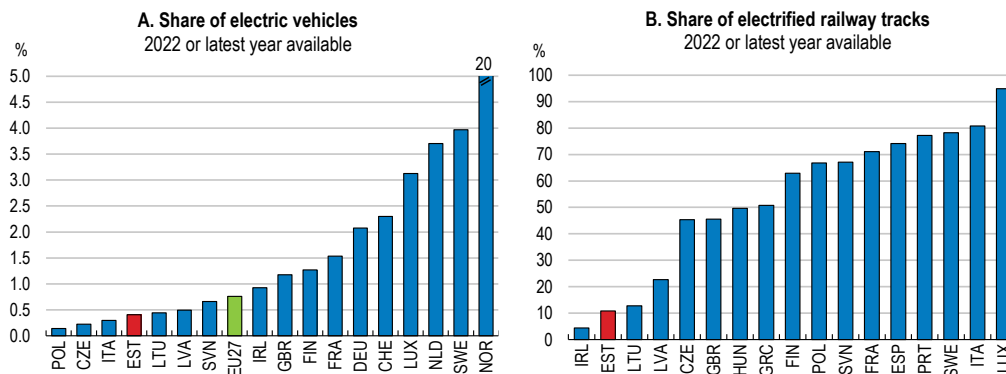
Märkus: selle graafiku eesmärk on võrrelda valitud liikmesriikide maksustamistaset ja mitte kajastada tegelikke kohalikke turuhindu. Seetõttu eeldatakse maksude taseme riikidevaheliste võrdluste hõlbustamiseks käesoleva tabeli puhul, et sõidukite müügihind enne maksude mahaarvamist on kõigis riikides sama. Riikide võrdlemise hõlbustamiseks on autod jagatud nelja kategooriasse, mida peetakse tüüpilisteks autodeks: elektriline maastur, hübriid-sedaan, elektriline sedaan ja kütuse 4X4 pikap.

Allikas: OECD "Eesti majandusülevaate eelnõu", OECD tarbimismaksu suundumused 2022. aastal.

Põhiline murelaps transpordis on jätkuvalt maanteetransport, mis moodustab ca 97% kogu sektori KHG heitkogusest. Kuigi sõidukid muutuvad ökonoomsemaks (kütuse tarbimine L/100km väheneb), siis sõidukite läbisõit suureneb aga kiiremini ning samuti eelistatakse jätkuvalt suuremate mootoritega sõidukeid. Ca 50% Eesti teetranspordi läbisõidust toimub Harjumaal (sellest omakorda poole moodustab Tallinn). Tallinnas on keskmise sõidu pikkus ca 3 km, mis tähendab, et pole mugavaid alternatiive liikumiseks, kuigi leibkonna transpordikulud on suurenenud (või tähtsustatakse enam aega, kui rahalist kulu). Liikumiste parandamiseks ehitatakse Tallinnas, Tartus ja Pärnus aastatel 2024–2029 välisvahendite toel uusi jalg- ja jalgrattateid (Tallinnas ka uusi trammiteid), et säästvat liikuvust soodustada ja luua eeldused inimestele auto asemel säästvaid liikumisviise kasutada. Kui inimesed asendaksid päevas vähemalt ühe 3 km autosõidu säästva liikumisviisiga, oleks märgatav muutus KHG heitmete vähenemises.

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

Joonis 3. Autode ja raudteede elektrifitseerimise tase on madal



Allikas: Eurostat (*road_eq_carpda*, *RAIL_IF_TRACKS*), OECD "Eesti majandusülevaate eelnõu"

Vaatamata riigi kompaktsel geograafilisel piirkonnale on elektrisõidukite osakaal üks väiksemaid ELis. Raudteetranspordil on märkimisväärne potentsiaal vähendada heitkoguseid. Enamik ronge sõidab siiski diislikütusel ja ainult 10% raudteevõrgu 2143 kilomeetrist on elektrifitseeritud, mis on üks madalaimaid Euroopas.

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

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

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

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

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

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

Samaaegselt on vajalik investeerida **TEN-T põhivõrgu maanteede liiklusohutus- ja keskkonnanõutele vastavaks ehitamiseks, mis on seni takerdunud tehoiu rahastamise mahu olulise vähendamise tõttu**. TEN-T põhivõrgu maanteed peavad olema välja ehitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013 seatud liiklusohutus- ja keskkonnanõutele vastavaks aastaks 2030.

Kaubavahetuses on väljakutseks **kaupade transportimise suunamine maanteelt raudteele** (nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt). Vaadata tuleb perspektiive põhja-lõuna- ja läänesuunalises

koridoris. Raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse. TLAKis seatud eesmärgid ei ole võimalik täita.

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

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

Liiklusohutusprogrammis 2016–2025 sätestatud eesmärkide täitmine. TLAK näeb ette vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187-ni. Liiklusohutusprogrammiga seatud vahe-eesmärgist **2023. aastal (44 ja 316)** jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 395). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimiseta. Ka Riigikontroll on juhtinud tähelepanu, et LOPi eesmärgid tuleb üle vaadata ning seada realistlikumad eesmärgid lähtuvalt tegevuste elluviimisele ning rahastuse olemasolule. Järgmise perioodi LOPi ettevalmistamisel tuleb kujunenud olukorda eesmärkide seadmisel hinnata.

Jätkuvalt on väljakutseks ka mõõdiku „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (kogumahutavus 500 või enam)“ täitmine, kus 2023. aastaks on Eesti lipu all **31 laeva**. Seadusandlusest tulenevalt on raskusi laevade Eesti lipu alla toomisel ja hoidmisel ning konkureerivatel riikidel on selleks paremad tingimused. Uus konkurentsivõimeline pakett valmib 2026. aastaks, mis aitab eesmärkide täitmisele kaasa.

Eesti 2035 vajalik muutus (temaatiline kimp „Ruum ja liikuvus“)	Positiivsed arengud	Väljakutsed
C. Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostoimivat transporditeenust	<ul style="list-style-type: none"> Liikuvusteenuste ühistranspordiliikide laiendamiseks integreerimiseks toetatakse Avaliku sektori innovatsioonifondist 840 tuhande euroga liikuvusteenuste ja piletimüügi integreeritud andmevahetusplatvormi MaaS X-tee arendamist, kogukestvusega ca 2 aastat. Projekti eesmärk on luua standardiseeritud sõidupäringuid vahendava ja liikuvusteenuseid ühendava teenusplatvormi prototüüp ning piloteerida seda vahenduskanalina erinevate transporditeenuse pakkujate ühendamiseks ning süsteemis 	<ul style="list-style-type: none"> Pikemas perspektiivis peaks senise maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamist rakendades kaaluma kahetasandilist regionaalset ühistranspordi korraldusmudelit: <ul style="list-style-type: none"> - Maakondliku/toimepiirkonna liinivõrgu selgrooks on lihtne ja selge regionaalsete põhiliinide võrk koostoimes rongi- ja kaugbussiliinidega. Kiirete liinide põhine võrk tagab tiheda, mugava ja kindla ühenduse maakonna tõmbekeskus(t)e, raudteejaamade ja väiksemate keskuste vahel. - Põhiliine täiendavad kohalikud toitvad liinid (nõudepõhine transport). Nõudepõhine transport teenindab väiksemate keskuste tagamaad ja nõudepõhise transpordiga saab sõita väiksesse keskusesse, kus on võimalik kiire ümberistumine põhiliinile. - Selleks, et tagada õiglasemat ühistranspordi rahastamist oleks perspektiivikas kaaluda varianti, kus kohalikud omavalitsused rahastaksid ühistranspordi korraldamist võrdselt <i>per capita</i>.

	<p>osalejate ühiste piletite, sõiduõiguste või soodustoodete loomiseks. Soov on saada toimiv lahendus, mille saame vabalt kasutusele võtta ja läbi uue ja kasutajasõbraliku platvormi tõsta ühistranspordi ja alternatiivsete liikumisviiside atraktiivsust Eestis. Prototüübi arendus toimub moodulitena, kus protsessi käigus testitakse iga mooduli toimivust koos osapooltega veendumaks selle sobivuses. Vajadusel korrigeeritakse lahendust enne järgmise mooduli arendamist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2023. aasta teisel poolel toimus Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade eelnõustamine jalgrattateede, mitmeliigiliste ühenduste ja trammitaristu projektide väljatöötamisel. 2024. aasta alguses toimus Kliimaministeeriumis projektide hindamine ning investeringute kavade koostamine. Projekte viiakse ellu 2023. aastast (esimesed hanked) kuni 2029. aasta teise pooleni. • Alustatud on ettevalmistusi Tartu–Riia rongiliini käivitamiseks 2024. aasta II poolaastal. 	<p>Pikas perspektiivis tuleb ühistranspordi korraldust väga põhjalikult analüüsida ja muudatusi teha lähtuvalt ülalnimetatud ettepanekutest, kuid <u>hetkel kiire ja laialdasem üleminek nõudepõhisele ühistranspordile üle-eestiliselt ei ole siiski võimalik.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks ja uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt. • Seoses kavandatava reisirongide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning leida vahendid nende vastavusse, sh ehitamine mitmetasandiliseks, viimiseks muudetud nõuetega. • Vaja on rongi-, kaug-, maakonna- ja kohalike liinide koostoime, mugavate ümberistumissõlmede ja toimepiirkonna ühtse piletisüsteemi arenguhüpet • Vajalik on parandada ühistranspordi teenindustaset • Ühistranspordi baaseelarve on külmutatud 2020. aastast ja seetõttu on tekkinud eelarve puudujääk, mis ei võimalda katta sõlmitud avaliku teenindamise kohustusi. • Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamise koostalitluse tehnilise kirjelduse rakenduskavas¹⁶ on võetud kohustus analüüsida PRM KTK nõuete rakendamist Eesti raudteevõrgustikul. Analüüsi tulemustest lähtudes on hiljem võimalik koostada tegevuskava tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks. • Kasutusele võetud nõudetransport (Saaremaal läbiviidav pilootprojekt nõudepõhise ühistranspordi uue korraldusmudeli katseprojektina, rakendamiseks vahemikus 1. juuli 2024 kuni 30. juuni 2026, juhul kui riigieelarvest vastavad vahendid leitakse), et teenindada sõitjaid, kellel puudub võimalus üldist ühistransporti kasutada.
<p>D. Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2023. aastal kinnitas kliimaminister toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027 ning alustati taotlejate eelnõustamist. • Kui 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm EIBlt ja EKlt heakskiidu ning programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise parvlaeva ja Elroni 10 täiendava elektrirongi hankimine, siis 2023. aastal algas Tallinna–Tartu raudteeliini õgvendamine ja elektrifitseerimine, et 2025. aastaks valmis olla uute rongide liinile tulemiseks 	<ul style="list-style-type: none"> • Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitkoguste vähendamine. Tänapäevase prognoosi kohaselt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 eesmärki ei saavutata, kuna vajalike meetmete rakendamine on veel pooleli või edasi lükkunud, mh nii energia- kui Venemaa Ukraina-vastases agressioonist põhjustatud kriisi tõttu. Euroopa Liidu Kliimapaketis „Fit for 55“ seatud eesmärk on aga arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO₂ ekv 2030. aastaks), praeguste meetmetega aastaks 2030 transpordi heide ca 1990 kt. • Kogu Eesti avaliku raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine) • Riigiteede seisundi hoidmine ja remondivõla vähendamine. Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 210 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 115 mln eurot aastas, mis on ligi poole vähem vajalikust ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise järgnevatel aastatel. • TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteedehituse rahastamine. Teehoiuks eraldatud vahendite maht ja

¹⁶ [nip-prm-tsi-estonia.pdf \(europa.eu\)](https://nip-prm-tsi-estonia.pdf(europa.eu))

	<p>ning hiljem ka kiiruse 160 km/h kehtestamiseks.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kiire ja mugava rongiühenduse loomine Euroopaga Rail Balticu näol. • Tööd käivad Tallinna linna Vanasadama trammihenduse arendamisel, mida riik toetab RRF rahastusega summas 36,5 miljonit eurot. • 2022. aastal tehti koostöös Keskkonnaministeeriumiga Vabariigi Valitsusele ettepanek toetada ja käivitada 1 miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Täpsem sisu ja sihistamine töötatakse välja 2024 aastal. 	<p>edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinn–Pärnu–Ikla väljehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Järgneval kümnendil on suurimaks väljakutseks teadlikkuse tõstmine ning tähelepanu suunamine keskkonnahoiule ja säästvate liikumisviiside eelistamisele. Selleks tuleb teha olulisi investeeringuid kestliku taristu rajamiseks, aga töötada välja uusi meetmeid transpordi keskkonnajalajälje vähendamiseks, arvestades sealjuures <i>Fit for 55</i> paketi kohustusi (ja selle koosmõjus). • Käivitatakse rahvusvahelised lennud Pärnu Lennujaamast.
<p>Eesmärk Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035</p>	<p>Positiivsed arengud</p>	<p>Väljakutsed</p>
<p>Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute aastate 2018–2020 keskmist arvu (60) poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30</p>	<p>Liiklusohutuse olukorra muutuste hindamiseks on otstarbekas vaadata kolme aasta keskmiseid näitajaid, mis vähendab juhuslike muutuste mõju üksiku aasta tulemusena. Aastate 2021–2023 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest. 2023. aastal juhtus 1742 liiklusõnnetust (võrreldes aastate 2020–2022 keskmisega +165), neis sai vigastada 1942 (+177) ja hukkus 59 muudatust kolme eelmise aasta keskmisega ei toimunud) inimest. Võrreldes kahe varasema aastaga liiklejate käitumises 2023. aasta tulemustest lähtudes olulisi muutusi ei ole. Käitumise pikaajalisi muutusi väljendavatest indikaatoritest mõõdukalt paranevas trendis on vaid jalgrattakiivri kasutamine laste poolt ning auto juhtimisel telefoni kasutamise vähenemine telefoni käes hoides. Võrreldes 2022. aastaga vähenes 2023. aastal kergliikuritega toimunud õnnetuste arv, mida võis mõjutada ohtude teadvustamine, linnasüdametes kiiruse piiramine ja parkimise korraldamine ning võrdlemisi jahe ja vihmane suvi.</p>	<p>Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutusprogrammis seatud eesmärk. 2023. aasta eesmärgiks oli kolme aasta keskmisena mitte enam kui 44 hukkunut. Kuna kolmandat aastat järjest jäi kolme aasta keskmine hukkunute arv samaks (55), tuleb tõdeda, et olemasolevad liiklusohutuse tagamiseks kavandatud meetmed pole olnud piisavalt tõhusad. Liiklusohutusprogramm, transpordi ja liikuvuse arengukava ning Euroopa Liidu ülesed kokkulepped seavad Eestile sihi vähendada teeliikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu. Liiklusohutuse programmi järgi on eesmärk aastaks 2025 jõuda olukorrani, kus teeliikluses ei hukkuks enam kui 40 inimest ning raskelt vigastada ei saaks enam kui 302 inimest (2023–2025a keskmisena). Tänapäevaste trendide põhjal on kahjuks selge, et soovitud tase jääb saavutamata. Aastate 2021–2023 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest, mis oli sihttasemest (44) 11 võrra enam. Vaadates liikluses hukkunuid ja LOPi eesmärke liiklejate rollide lõikes, ületab tegelik hukkunute arv eesmärki: mootorsõidukijuhtide puhul 3, jalgratturite 2 ja jalakäijate arvus 1 võrra. Vaid sõitjate puhul ei ületanud kolme aasta keskmine hukkunute arv eesmärki.</p> <p>Investeeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2024–2027 takistab oluliselt transpordi ja liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist, liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust.</p> <p>Eesmärgini jõudmiseks ei piisa enam tavapära tegevustest ja seni kavandatud rahastuse mahust. Kinnitamata on LOP aastate 2024–2025 elluviimiskava, rahastuseta on liiklusohutusele olulist mõju avaldavad tegevused. Lähiaastate oluliseks väljakutseks on liiklusohutust mõjutavatele tegevustele poliitilise toe saamine ning vajaliku rahastuse leidmine.</p>

		2023. aasta liikluskäitumise muutumise indeks (7,4) on arvatud 27 üksikindikaatori uuringutega mõõdetud tulemuste põhjal. Kuna liiklejate käitumise vaatlust ei toimunud, siis nende näitajate osas, mida mõõdetakse vaatlusuuringuna, on kasutatud varasemate aastate tulemusi. 2023. aastal on arvestusse lisandunud jalgratta alkoholi mõju all juhtimise ning elektritõukerattaga sõites laste poolt kiivri kandmise osakaalud. 27 mõõdikust 4 puhul positiivselt käitujate tase on hea, 8 puhul on positiivselt käitujate tase halb, ülejäänud mõõdikute tase on rahuldav.
Vähendada transpordi CO ₂ -heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga	2024. a inventuuri kohaselt 2022. a kohta olid transpordi CO ₂ -heitekogused 2437,94 kt CO₂ ekv. 2022. aasta sihttase oli seatud 2051,89 kt.	CO ₂ -heitmete sihttaseme ületamine nii suures ulatuses (üle 386 kt) võib olla seotud sellega, et Covidi mõju prognoositi suuremaks, kui see tegelikult liikumiste vähenemisel oli. CO ₂ -heidet kergitas tervisekriisist taastumine, mis innustas inimesi rohkem reisima ¹⁷ . Vaatomata ühistranspordi taristu arendamisele ning ühistransporditeenuste järjepidevale arendamisele pole ühistranspordi kasutus loodetud kiirusega kasvama hakanud (2023. a kasv 0,9% võrreldes 2022. aastaga), vähenenud on kodust töötamise osakaal ning jalgrattaga liikumiste osakaal, kuid autoga liikumiste kogumaht jätkuvalt kasvab ning Eestis soetatavad uued autod on võrdlemisi suure kütusekuluga. Praegusel trajektooriga on 2030. a transpordi heide 2089,23 kt CO ₂ ekv (eelnev prognoos oli 1990 kt CO ₂ ekv), seega ligi 500 kt kliimapaketi eesmärgist suurem heide. Muidugi tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei oska adekvaatselt hinnata <i>Fit for 55</i> paketi mõjusid, kuna see pole veel rakendunud ning selle võimalik ulatus on veel lahtine. 2023. a uuendatud prognoosid näitavad aga, et olemasolevate meetmetega ei ole võimalik transpordi CO ₂ -heidet vähendada arengukavas eesmärgiks võetud sihttasemeni. ¹⁸
Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) –	2023. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) 31 laeva.	Projekti rakendamist on takistanud mõningad probleemid seoses õigusloomega ja toetavate infosüsteemide käivitumisega, samuti pole veel täies mahus käivitunud projekti turundustegevused.

¹⁷ <https://envir.ee/uudised/2021-aasta-kasvuhoonegaaside-loppinventuur-naitab-heite-suurenemist>

¹⁸ Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitekoguste vähendamine. **Tänase prognoosi kohaselt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 eesmärki ei saavutata**, kuna vajalike meetmete rakendamine on veel pooleli või edasi lükkunud, mh nii energia- kui Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist põhjustatud kriisi tõttu. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ seatud eesmärk on aga veelgi kõrgem.

TLAK mõõdik: transpordi CO₂e heitekoguste vähenemine 1700 kt CO₂ ekv-ni aastaks 2035. Prognoosimiseks on kasutatud Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose ning tegelike tasemete jaoks KHG inventuuri aruandeid. Tulemusvaldkonna vastava mõõdiku sihttase 2022. aastal oli 2051 kt CO₂ ekv, ning reaalne tulemus 2437,94 kt CO₂ ekv (EKUKi 2024. a inventuurist) ning praegusel trajektooriga on aastal 2030 transpordi heitme prognoos kasvanud juba 2089,23 kt CO₂ ekv peale endise 1990 kt CO₂ ekv asemel.

Lisaks tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei oska adekvaatselt hinnata EL Kliimapaketi „Fit for 55“ mõjusid, kuna kõik selle rakendamiseks vajalikud õigusaktid ei ole veel läbiräägitud, küll aga on jõutud kokkuleppele, et ESR sektorite (sh transpordi) emissioone tuleb 2030. aastaks vähendada 24% võrra. Tegemist on sektorite ülese eesmärgiga ning sektorite vahelist jaotust ei ole Eestis seni kokku lepitud, kuid kokkulepped peaksid sündima 2024. aasta jooksul. Kui eesmärk rakendub transpordisektorile solidaarselt, peab transpordisektori heide olema aastal 2030 veelgi väiksem (hinnanguliselt 1600 kt CO₂ ekv) kui arengukavas seatud siht (1700 kt CO₂ ekv).

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

360 laeva		Varasemate aastate laevade arvu korrigeerimine on tingitud sellest, et seni kuvati ainult üle 500 kogumahutavusega kaubalaevu. Vastavalt mõõdiku eesmärgile on lisatud kõik Eesti laevaregistrites olevad üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevad ning sellele vastavalt on korrigeeritud ka järgmiste aastate prognoose.
Raudteekaubaveo osakaal tonnikilomeetrites maanteetranspordiga võrreldes – 40%	2023. aastal moodustas raudteekaubavedu ca 16% maanteetranspordist.	Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on raudteekaubaveo osakaal langenud, mistõttu tuleb leida meetmed muutunud turusituatsioonis uute kaubagruppide liikumiseks raudteele.
40 aastaringset regulaarlennuliini	2023. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu 44 regulaarliinini .	Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonsest reisijate huvist, piirkondade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest ja teatud määral ka post-COVID olukorrast. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

5. Hindamised ja tõhustamiskavad

2023. aastal alustas Rahandusministeerium (RaM) perioodi 2014–2020 struktuurivahendite järelhindamist, mis hõlmab muuhulgas ka transpordi investeeringute (sekkumiste kogumaksumus üle 628 miljoni euro, sh Ühtekuuluvusfondi vahendeid ligi 480 miljonit eurot) tõhususe hindamist nendel aastatel. Selleks viis RaM läbi riigihanke „Struktuurivahendite rakendusperioodi 2014–2020 järelhindamine“ (viitenumber 262209) ning sõlmis 21.08.23 lepingu Tartu Ülikooli ja Civitta Eesti AS ekspertidega. Kõik lepingulised tegevused peavad lõppema oktoobri lõpuks 2024. Kõigi suundade ja rakenduskava kui terviku kohta oodatakse tulemuslikkuse ja mõju hinnanguid, kuidas on mõjutanud investeeringuid energiakriis, COVID, inflatsioon, sõda; lisaks panus EE2020 eesmärkidesse ning riigipõhiste soovitudustega arvestamine.

6. Programmi üldinfo

Programmi nimi	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Strateegia „Eesti 2035“ siht (alasihi täpsusega)	Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt Eesti 2035 sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi „Ruumi ja liikuvuse“ all kajastatud muutuste elluviimise.
Programmi periood	2023–2026
Peavastutaja (ministeerium)	Kliimaministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (RegPõM, ühistransport, al 1.07.23) Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM, TTJA tegevuste osas, al 1.07.23)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), Riigilaevastik
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	–

7. Programmi mõõdikud

Tabel 3. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi mõõdikud

Tulemusvaldkonna ja programmi mõõdikud kattuvad, need esitatakse Tabelis 1.	Tegelik			Sihttase	
	2021	2022	2023	2023	2024
Meede 1: Transpordi konkurentsivõime					
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% ¹⁹	9,77 TWh (11,1%)	9,84 TWh (8,48%)	-	9 TWh (7,6%) (9,46 TWh (8,25%) EKUK täpsustatud prognosisist)	9,43 TWh (8,74%) (EKUK täpsustatud prognosisist)
Programmi tegevus 1	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic ²⁰	3,47%	6,03%	6,12%	13,69%	24,9%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad ²¹	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 2h 19 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 2h 19 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ²² (SF väljundindikaator)	-	-	-	-	-
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ²³ (SF väljundindikaator)	-	-	-	-	-
Programmi tegevus 2	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Jäämurde teenuse tagamine ²⁴	100%	100%	100	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala ²⁵	70%	73%	74	73%	75
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on	0	0	0	0	0

¹⁹ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>, Statistics | Eurostat (europa.eu)

²⁰ Allikas: KLIM (2025. a uus eesmärk on 39,61%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

²¹ Allikas: Elron (2025. a eesmärk on Tallinn–Tartu 1h 40 min, tulemust kontrollitakse 2026. a)

²² Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 20 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²³ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 50 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁴ Allikas: KLIM meremajandusosakond, TRAM

²⁵ Allikas: KLIM meremajandusosakond, TRAM

rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ²⁶					
Eestisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevavahenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ²⁷	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt
Programmi tegevus 3	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades ²⁸ , %	0%	20%	20%	20%	40%
Programmi tegevus 4	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ²⁹ (%)	30%	39%	39%	39%	41%
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla ³⁰ (%)	19%	22%	22%	22%	27%
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ³¹ (IRI, mm/m)	2,46	2,41	2,42	2,6	2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T ³² (km)	0	0	0	6	15 km
Programmi tegevus 5	Keskonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond				
Uue trammitaristu pikkus, km ³³	0	0	0	0	0
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ³⁴	0	0	0	0	0
Uus või uuendatud sihtotstarbeline	0	0	0	0	0

²⁶ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 2 tk, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁷ Allikas: KLIM (2025. a eesmärk on 11 kt (seotud elektriparvlaeva liinile tulekuga), tulemust mõõdetakse 2026. a)

²⁸ Allikas: KLIM lennundusosakond

²⁹ Allikas: Transpordiamet, KLIM (2025. a eesmärk on 41%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

³⁰ Allikas: Transpordiamet, KLIM (2025. a eesmärk on 28%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

³¹ Allikas: Transpordiamet

³² Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK), Transpordiamet

³³ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 3 km, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus)

³⁴ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 1 tk, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus)

jalgrattataristu, km ³⁵					
Programmi tegevus 6	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem				
Liikluskäitumise muutuse indeks ³⁶ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	7,4	7,40	7,4	7,6	7,7
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ³⁷	1,01	0,33	0,84	0,99	0,97
Viie aasta avaliku raudteehutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025 ³⁸	0,57	0,39	0,34	0,3	0,25
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust ³⁹	5	5	6	5	5

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi vastutusala alates 1.07.2023:

Meede 2: Liikuvus					
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal % ⁴⁰ (2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%)	34%	34,3%	34,9%	40,5%	41,5 %
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal linnapiirkondades % ⁴¹	42%	39,5%	40,2%	45%	46%
Programmi tegevus 1	Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine				
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta ⁴²	1,04	1,23	1,29	1,42	1,43
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta ⁴³	0,38	0,46	0,48	0,53	0,54
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta) ⁴⁴	26,74	37	42,5	21,6	29
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta	85,95	82,7	86,0	96,11	97,40

³⁵ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 10 km, tulemust mõõdetakse 2029. a lõpus)

³⁶ Allikas: TA

³⁷ Allikas: TRAM

³⁸ Allikas: TTJA/MKM

³⁹ Allikas: TRAM

⁴⁰ Allikas: statistikaameti tabel [STT230](#) ja TRAM liikuvuse koondstatistika: <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (alates 2023–2026 meetme 2 Liikuvus tasandi mõõdik)

⁴¹ Allikas: TRAM liikuvuse koondstatistika: <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (alates 2023–2026 meetme 2 Liikuvus tasandi mõõdik)

⁴² Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Elron

⁴³ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

⁴⁴ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

(reisijad reisi kohta) ⁴⁵					
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintili lõikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme) ⁴⁶	-	-	-	I kvintil <11,8% II kvintil <10,2% III kvintil <14,5%	I kvintil <11,8% II kvintil <10,2% III kvintil <14,5%

8. Programmi olukorra analüüs

Positiivsed arengud

- Raudteede juures lõpetas 2023. aastal AS Eesti Raudtee riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile eraldatud vahendite eest ettevalmistavad tegevused Turba–Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks. Alustati ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimiseks. Lõpetati Lääne – Harju turvangustusüsteemide uuendamine, mille tulemusel oli võimalik sellel suunal tihendada reisirongiliiklust ning lisada sõiduplaani kiirrongid. Teostati Aegviidu – Tapa lõigu kapitaalremont ja kõverate õgvendamine ning Riisipere – Vasalemma jaamavahe kapitaalremont.
- Maanteede puhul teostati 2023. aastal erinevaid remonttöid kokku 1381 km teelõikudel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati 6 km ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti 22 silda ja 20 km ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati 18 km kruusateelõigule. Ehitati ümber 39 liiklusohklikku kohta.
- Võrreldes 2022. aastaga vähenes 2023. aastal kergliikuriga toimunud õnnetuste arv, mida võis mõjutada nendega seotud ohtude teadvustamine, linnasüdametes kiirusepiiramine ja parkimise korrastamine ning võrdlemisi jahe ja vihmane suvi. Joobes juhtimiste arv oli kümnendiku võrra väiksem kui 2022. aastal, samas suurusjärgus vähenes ka narkojoobes juhtide arv.
- Oleme 2022. aastast ELis 15. kohal taastuvenergia kasutamises transpordis. Järgmisena läheme üle säästlikumatele taastuvkütustele (nn “II põlvkonna” biokütused) ning selle tulemusena absoluutnumbrites lähiaastatel biokütuse osatähtsus veidi väheneb, kuid selle tulemusena hoogustame säästlikumate biokütuste (nt kodumaine biometaan) kasutuselevõttu. Oluliselt on muutumas ka alternatiivkütuste (vesinik, elekter, e-kütused) kasutamise ootus tänu turgude kiiretele arengutele.
- 2023. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde diiselbusside arvelt 4 739 tuh km. Kogu liinivõrgu maht suurenes vaid 0,5%. **27% kogu maakonnaliiniveo mahust teenindatakse gaasibussidega.**
- Jätkub uue keskkonnasäästliku parvlaeva⁴⁷ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.
- 2023. aastal lõppes ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk oli suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust.

⁴⁵ Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

⁴⁶ Allikas: statistikaameti tabel [LE211](#), analüüsimisel kasutatakse vajadusel lisaks tabelleid [LE201](#), [LE202](#), [ST15](#), [ST24](#), [ST03](#)

⁴⁷ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO2e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega“.

- 2023. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu 44 regulaarliinini.
- Rail Baltica kohalike objektide projektlahendused valmisid 2023. aasta lõpuks. Raudtee põhitrassi projektlahenduste vastu võtmise 100% määr Ülemistelt kuni Tootsini saavutatakse I kvartalis 2024. Muuga–Soodevahe ning Tootsi–Ikla projektlahendused valmivad praeguse prognoosi kohaselt 2025. aasta lõpuks ning viiakse läbi kas projekteerimis-ehituslepingute (Muuga–Soodevahe) või allianss lepingute käigus. 2023. aastal käivitusid ehitustööd Ülemiste terminali piirkonnas, valmis Pärnu linna RB terminaliga ühendav Lao tänav. 2023. aasta lõpuks oli valminud või ehituses ca 30 RB põhitrassi objekti (sillad/viaduktid/ökoduktid), valminud on enamuse eraldi hangitud trasside ümberehitusobjektidest. 2024. aasta lõpuks on ehituslepingud sõlmitud ning ehitustööd käimas ca 75 km RB raudtee mulde (k.a ristumised, hooldusteed jms) ehitamiseks.

Tulemusvaldkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2014–2020 (kokkuvõte):

- Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme tegevustes on 2023. aasta lõpuks rekonstrueeritud või uuendatud 214 km maanteelõike. Seatud eesmärgist (215 km) on täidetud 99,53%.
- Uusi maanteelõike 2023. aastal juurde ei rajatud. Kokku on valminud 47,94 km. Aastaks 2023 seatud eesmärgist (46 km) on täidetud 104,2 %.
- Raudteeliikluse arendamise meetme rakendamine kulgeb hästi ning seatud eesmärgid saavutatakse. 2023. a lõpu seisuga oli rekonstrueeritud või uuendatud 240,25 km raudteelõike (319,25 km koos 79 km liiklusjuhtimissüsteemide rekonstrueerimisega). Seega ollakse 20,1% ületatud 2023. aastaks seatud eesmärki (200 km).
- Eraldiseisvalt raudteelõikude rekonstrueerimisest käsitleme liiklusjuhtimissüsteemide rekonstrueerimisi, mida on 2023. aasta lõpu seisuga tehtud 79 km, mis on 100% 2023. aastaks seatud sihttasemest (2023. aasta sihttase 79 km).
- 2022. aasta (ja 2023. aasta) lõpu seisuga oli ühendusvõimalusi parandatud kokku kõigis toetust saanud 31 ühistranspordipeatuses.
- Keskkonnasõbralike ja vähese CO₂-heitega transpordisüsteemide meetme tegevuse raames on sihttase „Keskkonnasõbralike ja vähese CO₂-heitega transpordisüsteemide, sh siseveeteede ja meretranspordi, sadamate ning eri transpordiliikide ühendamiseks/parandamiseks rekonstrueeritud/ehitatud objektid“ (5) saavutatud.
- SF mõõdik „Rongireisijate arv aastas“ tegi 2023. aastal taas tõusu, ulatudes 7,8 miljonini (tõus võrreldes 2022. aastaga on 9,4%).
- Tulemusnäitaja „Halvas seisus teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest“ saavutusmäär on võrreldes 2021. aastaga jäänud samaks olles 0,1% (2023. aastaks seatud sihttase on 11%, ehk antud juhul 0,1% on väga palju parem kui eeldatud 11%). Kokkuvõtvalt võib öelda, et perioodil 2014-2020 rahastatud kõik 81 projekti on 2023 aasta lõpu seisuga lõppenud. Välja makstud summa perioodi lõpuks on 478 319 807,53 mln €, mis on 99,65% planeeritud eelarvest.

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

- Raudteede elektrifitseerimise eelsed maade soetamised, õgvendus- ja rekonstrueerimistööd algasid 2023. aastal. Aktiivselt toimuvad toetuse väljamaksed, tööd on graafikus. Projektidega ollakse ajakavas. Tallinna–Viljandi suunal teostatakse raudtee läbilaskevõime suurendamist ja Rapla–Lelle raudteelõigu rekonstrueerimist, tööd on graafikus, väljamakseid on tehtud 70% ulatuses.

- 2023. aastal jätkusid ehitustööd riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Pärnu–Uulu teelõigu ehitusel, teostatud tööde maht on 90%. 2023. aastal algasid riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Neanurme–Pikknurme teelõigu ehitus, teostatud tööde maht 95% ning riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu teelõigu ehitus, teostatud tööde maht on 10%. Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamine – projekti elluviimiseks on sõlmitud kaks raamlepingut, tööd on graafikus.

Väljakutsed

- **Transpordi energiakulu** (TWh) prognoose on EKUK eelneva perioodiga võrreldes uuendanud. Transpordi energiakulu ei vähene loodetud kiirusega. Peamised põhjendused on toodud eelpool KHG heitmete analüüsi juures: Eestis on jätkuvalt kõrged maanteedel läbisõidud, mis iga-aastaselt kasvavad. Niisamuti eelistatakse uue autonoma soetada suurt ja energiamahukat sõiduautot säästvale väikeautole. TLAKis seatud transpordi energiakulu eesmärke tuleb kas 1) reaalsele prognoosidele vastavalt korrigeerida (ei lahenda probleemi) või 2) võtta kohekselt kasutusele kõige energiatõhusamad lahendused ning mitte oodata 5–10–15 aastat (eeldab täiendavaid investeeringuid, aga ka inimeste valmisolekut).
- 2023. aastal **ühistranspordiga**, jalgsi ning jalgrattaga töөлөsõitute osakaal küll veidi kasvas, kuid kasv tuli kaugtõötamise osakaalu vähenemise (2022. a 7,6% ja 2023. a 6,1%), mitte auto osakaalu vähenemise tulemusel. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 58,1%-lt 2022. aastal 59%-le 2023. a, mis näitab, et autostumistrend jätkub ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisele pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täida.
- Lisaks pandeemia põhjustatud muutustele inimeste käitumises (ühistranspordi asemel isikliku sõiduauto eelistamine), mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, ühistranspordikorralduse jätkuv killustatus, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.⁴⁸

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

Lisavajadused: Ühistransporditeenuse lisavajadus 2025. aastal kokku on 42,3 miljonit eurot:

- sh ühistranspordi baaseelarve puudujääk ning lepingutejärgne kallinemine THI, palga ja kütuse muutuse võrra 34,6 miljonit eurot;

⁴⁸ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

- sh uute rongide kasutusele võtmisega seotud kulud ja raudteekasutustasu tõus 4,3 miljonit eurot;
- sh pilootprojektid seoses taktipõhise rongiliikluse ja nõudepõhise transpordi pilootprojektide käivitamisega 3,1 miljonit eurot;
- sh veebipõhise nõudeliinide tellimistarkvara arendamine 0,3 miljonit eurot.

Tartu–Riia rongiühenduse jaoks on vajalik ette näha riigieelarves **avaliku liiniveo toetus 2 miljonit eurot aastas** alates 2025. aastast.

- **Rattaga tööl käijate osakaalu** suurendamine, kuna Eestis oli vastav näitaja 2023. a vaid 2,5 % (aasta varem 3,4%) 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. **Lisavajadus:** regulaarne eelarve liikuvusuuringuteks, mis annaks täpsema pildi inimeste liikumistest, mis ei piirne ainult töö–kodu liikumistega ja mille esinduslikkus oleks parem. Pärast liikuvusreformi jõustumist ja uut ÜT kontseptsiooni (põhiliinivõrk, maakonnaliinid, nõudetransport ja ettevedu) tuleks jõuliselt tegeleda ka seda soodustava taristu täiendavate investeeringutega, et taristu potentsiaali avamise pudelikaelaks ei jääks.
- **Raudteetaristu** jätkuvaks probleemkohaks on vajadus tagada kaubaveole optimaalne taristu konfiguratsioon, st vajadusel luua täiendavaid kasutusvõimalusi multimodaalseks transpordiks ning möödasõidukohti reisiringide 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. Kaubaveoproгноosid järgnevatel aastatel näitavad stabiliseerumist tasemel 5 miljonit tonni aastas, reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist.
- **Rail Baltica osas täpsustas Eesti koostöös teiste Balti riikidega RB 2030. aasta lõpuks võimalikke saavutatavaid tulemusi ning nende saavutamiseks vajalike finantsvahendite mahtu.** Vastavalt TEN-T määrusele on TEN-T põhivõrgu, sh RB raudteeühenduse, valmimistähtaeg 2030. aasta. Selleks ajaks raudteeühenduse käiku andmise olulisus väljendub ka võimaluses reisi- ja kaubavooge võimalikult vara teenindama hakata, ehk saavutada sotsiaalmajanduslik kasu esimesel võimalusel, mis on RB ehitamise ja sellele avaliku sektori vahenditest toetuse eraldamise peamiseks eelduseks. Lahenduseni jõudmiseks eesmärgistatakse RB ehitamine lähtudes prioriteetides, jätkates samal ajal ettevalmistusi RB kogu mahus välja ehitamiseks. Sealjuures on vaja tagada, et esimese ehitusetapi lõpuks, so 2030. a, valmib piiriülene ühendus (kolm Balti riiki on omavahel ning Poolaga uut raudteed kaudu ühendatud), mis vastab valdavas osas varem kokku lepitud parameetritele (projektkiirus 249 km/h, raudtee on kogu ulatuses

elektrifitseeritud, liiklusjuhtimissüsteem on ERTMS tase 2). Samuti saab nii alustada RB trassil kohaliku reisirongühendusega.

Eestisse jääval RB lõigul on investeeringu maksumuse vähendamiseks ning opereerimiskõlbuliku raudtee valmimiseks aastaks 2030 ehk RB ehituse esimese etapis järgmised meetmed:

- raudtee alusehitis lõigul Soodevahe–Muuga (ainult kaubaveod) ehitatakse üheteelise raudtee tarbeks;
- raudtee pealisehitis (rööpad, liiprid, ballastkillustik) ehitatakse kogu Eesti lõigu ulatuses üheteeliseks (üks rööpapaar seni kavandatud kahe asemel), alusehitis tuleb kaheteelise raudtee konfiguratsioonile;
- jaamadesse, peatustesse ja nn opereerimispunktidesse rajatakse kõrvalteed, mis võimaldavad kahe-suunalist liiklust ühel rööpapaaril ning samasuunalise liikluse puhul kiirematel rongidel aeglasematest mööduda;
- liiklusjuhtimine ehitatakse välja 80% ning raudtee elektrifitseerimine 70% ulatuses esialgu kavandatud mahust (üheteelise pealisehitise ehitamise tõttu ei ole esimeses etapis vaja 100% mahtu ehitada);
- esimeses etapis lahendatakse kõik 12 kohalikku peatust minimaalse juurdepääsupaketina, st jaamahooneid täismahus ei rajata ning välialad (parklad, haljastus jne) lahendatakse vähendatud mahus. Sellise lahendusega on reisijatele tagatud piisavad tingimused rongiteenuse kasutamiseks. Ühtlasi hinnatakse juhtumispõhiselt peatuste kaupa (eeldatavale reisijate prognoosile tuginedes) nõ mugavusteenuste laiendamist (sõltuvalt varasemate etappide hangete maksumusest).
- RB esimese etapi maksumuseks on pessimistlikult arvestatud 3,1 miljardit eurot 2023. aasta hindades (senise ca 1,8 mlrd € täismaksumuse asemel, mis oli antud 2017. aasta hindades), samas on täiendavaid kokkuhoiumeetmeid ning seniste põhitrassi hangete tulemusi arvestades tendents maksumuse vähenemise suunas. Peamised põhjused prognoosmaksumuse suurenemisele on järgmised:
- inflatsioon – 2018. a eelarveline maksumus on antud 2016.–2017. a hindades. Alates 2018. a kuni tänaseni on ehitushinnad (ehitushinna indeksi muutust arvestades) kasvanud ca 40%; kui varasem tavapärase ehitushindade kasv on aastas olnud suurusjärgus ca 5%, siis COVIDi ja eelkõige Venemaa agressioonisõjast tuleneva kriisi tõttu kasvasid ehitushinnad viimasel paaril aastal märgatavalt kiiremini – samas on ehitushindade tase nüüdseks stabiliseerumas;
- projektlahenduse täpsustamine – eelprojekti materjalide alusel saavutatakse tavapärast täpsusaste +/-30%, kuna ei saa arvestada veel kõigi lahenduste (nt sillad, viaduktid jm) konkreetsete parameetritega. Põhiprojekti staadiumis (selleni jõutakse projekteerimisprotsessi hilisemas staadiumis) on täpsusaste märgatavalt suurem, lisaks tuleb arvestada asjaoluga, et põhiprojekti on kajastatud juba ka keskkonnamõju hindamise protsesside tulemusel määratletud, asjakohaste ametkondade ja kohalike omavalitsustega koostöös täpsustatud täiendavad nõuded, nt keskkonnamõjude leevendamise ja/või mõju hüvitusmeetmete osas, täiendavad juurdepääsuteed ja ristumised (nt liiklussõlmed, mis ei ole ilmingimata raudtee toimimiseks vajalikud, ent mille rajamine tuleneb seostest muude kriteeriumidega), nõuded seoses sõjalise liikuvuse tagamisega jms.
- RB ehitamist Eestis rahastatakse peamiselt CEF vahenditest (koos kohustusliku kaasfinantseeringuga), kuid osaliselt ka RRF ning SF vahenditest. Arvestades CEF

vahendite piiratud mahtu ning taotlusvoorude tulemusi (eeldatakse viimaseks transpordi taotlusvooruks 2024. aastal toimuvat), on ministeeriumi prognooside kohaselt maksimaalne toetus koos kaasfinantseeringuga eelmisest ning käimasolevast MFF-st ca 1,2 miljardit eurot. See tähendab, et suures osas sõltub RB ehitamise rahastamine järgmise, 2028+ MFF ja CEF läbirääkimiste tulemustest (CEF transpordi osa rahaline maht, taotlusvoorude loogika, toetusvahendite kavandamine uue MFF esimesse poolde). Käimasoleva MFF raames eraldatavad rahalised vahendid on kavas ehituslepingutega katta juba 2025. aastal, mis tähendab seda, et 2030. aasta eesmärgi saavutamiseks on vaja leida lisavahendeid ehitushangete korraldamiseks Tootsi ja Ikla vahelisel lõigul juba 2026. aastast alates.

Lisavajadused: Taktsõiduplaani kehtestamiseks ja kiiruste suurendamiseks raudteel kuni 160 km/h on vajalikud investeringud Liiva–Saku raudteelõigu teise peatee ehitusse ja kiiruste tõstmise **15 miljonit eurot**, Saku–Rapla raudteelõigu õgvendamise ja kiiruste tõstmise **15 miljonit eurot**, raudteeülekäigukohtade nõuetele vastavusse viimiseks ca **100 miljonit eurot**, Tapa–Narva raudteelõigul ohutuse tagamiseks **4,2 miljonit eurot**, Aegviidu–Kehra I tee kapitaalremondiks **30 miljonit eurot**.

- **Merenduses** on peamiseks väljakutseks COVID-19 pandeemia järgne kohanemine, ebastabiilsed olukorrad maailmas, samuti üha enam karmistuvad keskkonnanõuded. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Eestis on merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks väga vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostööd.

Lisavajadused:

Elektroonilise mereinfosüsteemi väljaarendamine seoses EL määruse 2019/1239 jõustumisega 15.08.2025:

- EMDE 2.0 arendamine, teenindamine ja hooldamine – 1,6 miljonit eurot
- EMDE 2.0 tööjõu ja majanduskulud 684 000 eurot (sh IT projektijuhtimine, *helpdesk*, äri- ja süsteemianalüüs)
- Raadionavigatsioon (VTS, GOFREP, Leppneeme radar) – 280 000 eurot
- Hüdrograafiliste tööde külgvaatesonar – 100 000 eurot
- Navigatsioonimärgistus – püsimärkide renoveerimine 14,2 miljonit eurot
- Kanalite hooldus ja süvendus 2,3 miljonit eurot
- Botnica prahiraha – lisavajadus 1,9 miljonit eurot
- Oluline on tagada ka 2023. aastal loodud Riigilaevastiku baasrahastus.
- **Lennunduse** tõhusust mõjutasid 2023. aastal enim valdkondlikud sanktsioonid seoses agressiooniga Ukrainas. Samuti avaldas lennuettevõtetele olulist mõju hüplikult ja sesoonselt taastunud suurem nõudlus nii Eestis kui Kesk-Euroopas, mida omakorda mõjutas jätkuvalt õhusõidukite saadavus tulenevalt hooldusäri piiratud võimekusest ja varuosade kättesaadavusest. Samuti tekkis Euroopas tervikuna aina enam probleeme lennujuhtide puudusega sesoonse nõudluse katmiseks, mis on tingitud post-COVID-19 aegsest olukorrast ja ekspertide vähendamisest ning täiendavast koolitusvajadusest enne uute lennujuhtide täielikku küpsust teenuseosutamisel.
- Tervikuna on Eesti lennuettevõtjate ärivõimalused nii allhanketurul kui tellimuslendudel kasvutrendis, kuivõrd Kesk-Euroopa taastunud lennundusturgu mõjutab osaliselt ka

välisettevõtete piiratud õhusõidukite arv ja vajadus täiendavate usaldusväärsete allhankijate järele.

- 2023. aastal taastus lennureisijate enesekindlus ning suures ka lennuühenduste arv – Tallinna lennujaamas oli aasta jooksul 44 aastaringset regulaarliini ning kokku üle 60 sihtkoha, mis tervikuna kasvatas reisijate arvu üle 3 miljoni. Euroopa mastaabis on lennundus taastunud praktiliselt 95% tasemeni võrreldes 2019. aasta pandeemiaeelse ajaga.
- Välispoliitilised mõjud seoses Ukraina kriisiga pärsivad siiski lennundusvaldkonna kasvu võrreldes 2019. aastaga võrreldava tasemega. Probleemiks on valdkondlikud sanktsioonid, mis piiravad teadmata ajaks eeskätt kõikide Vene Föderatsiooniga seotud õhusõidukite käitamist äritegevuses, sh Vene Föderatsioonis registreeritud ja kaudse omandiga seotud ettevõtetega, samuti hooldusteenuse ja varuosade pakkumise keelamist sellistele ettevõtetele. Ühtlasi on piiratud ka Vene Föderatsiooni kodakondsusega seotud isikute kuulumist lennundusettevõtete juhtkonda ning õhusõidukite iseseisvat käitamist, nt eraõhusõidukite juhtimist. Täiendavalt avaldavad sanktsioonid ja õhuruumi kasutamise piirangud mõju Eesti ülelendudele, mis on vähenenud sanktsioonide-eelse ajaga võrreldes kolmandiku võrra ja selle tulemusel piiravad napid tulud aeronavigatsiooniteenuse pakkuja arendustegevusi mõjutades nii tehnoloogiliste arenduste realiseerimist (irdtorn) kui uute turgude vallutamist (mehitamata õhusõidukite juhtimise süsteem).
- Eesti õhuruumi regulaarsete kasutajate arv on vähenenud üldistatult poole võrra, kuivõrd vastastikused sanktsioonid idanaabriga ei võimalda ELi ettevõtete otselende Aiasse üle Eesti õhuruumi. Eesti õhuruumis annavad tooni peamiselt regionaalse tähtsusega regulaarliiklus, teatav liiklus Soome ja Läti suunal ning Aasia päritolu vedajad. Suurenenud lennuliiklus, uute lennuettevõtete lisandumine, aga ka parem teavituskultuur tõi 2023. aastal kaasa ka 2079 registreeritud ohutusega seotud juhtumit, sh 1 lennuõnnetuse. Võrreldes 2022. aastaga on registreeritud juhtumite arv kasvanud ligi 23%.

Lisavajadused:

- Lennuliiklusteeninduse ASi regionaalsete lennuväljade lennuliiklusteenuste tegevuskulude sihtfinantseerimise vajadus aastatel 2025–2028 summas **üle 3,9 miljoni euro**. Seni teenuse toetust riigieelarvest eraldatud ei ole.
- Lennundusorganisatsioonide liikmetasude kasvu (Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon, NORDICAO, Eurocontrol, Euroopa Tsiviillennunduse Konverents) katmine aastatel 2025–2028 summas **üle 3,5 miljoni euro**.
- Järgneval 3 aastal kasvab regionaalsete lennujaamade sihtfinantseerimise vajadus eeldatavas mahus üle **6 miljoni euro** ja investeeringud taristu uuendamisse summas **17 miljonit eurot**.
- Tallinna lennujaama julgestuse- ja päästekulude täiendava sihtfinantseerimise vajadus igaaastaselt 2025–2028 summas üle **25 miljoni euro**.
- Transpordiameti lennundusteenistuse sektori nõudlusele vastava kasvu tagamiseks tuleb ette näha täiendavad vahendid summas **3 miljonit eurot** aastas, mida on võimalik lahendada sektoripõhise rahastusmudelile üleminekul või täiendavate tasude tõstmise kaudu. Summa hõlmab nii tulevikulennunduse kui lennundusettevõttele nõudlusele ning kestlikkuse tingimustele vastavate pädevuste kasvatamist ja sellega seotud kulusid. Tervikuna on kuludele katte leidmine oluline, et väljuda Eesti riigi valdkondlikust Euroopa Komisjoni algatatud rikkumismenetlusest.

- **Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu** rahastamine on olnud aastaid ebapiisav ning alates 2021. aastast on see vähenenud ca 20%. Arvestades ka THI muutust on järgneva 4-aastase perioodi keskmine tööde maht võrreldes eelnevaga kahanemas ca 35%.
 - Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt vähemalt 210 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 115 miljonit eurot aastas, mis on veidi üle poole vajalikust rahastusest ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise. **Arvestama peab asjaoluga, et seisukorra taastamine on oluliselt kulukam kui selle hoidmine.**
 - TEN-T põhivõrku kuuluvate teede nõuetekohaseks ja kaasaegsetele tingimustele vastavaks väljaehitamine aastaks 2030, välisõhus leviva müra vähendamine, EL ITS määruse täitmine, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parendamine ning kruusateedele katete ehitamine vajab iga-aastaselt ca 160 miljonit eurot. Järgneva 4 aasta jooksul on arendustöödeks võimalik kasutada keskmiselt 56 miljonit eurot aastas. Rahaline puudujääk mõjutab otseselt riiklike eesmärkide ajakohast täitmist.
- **Liiklusohutuse seisukohast** vaadatuna hukkus aastate 2021–2023 keskmisena maanteedel liikluses 55 inimest (2020–2022 keskmisena 55, 2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2023. aasta sihtasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Tallinnas kasvas liikluses hukkunute arv 4-lt 5-ni, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud jalakäijate (3) arv. Seega, Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärk **vähendada kolme aasta keskmist liiklussurmade arvu** maanteetranspordis kokku lepitud tempos jäi täitmata. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, LOPis toodud tegevustest ning vahe-eesmärgi mittesaavutamisest, on pigem tõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttasel, ilma täiendavate, olulise mõjuga tegevustesse panustamata ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv hakkab näitama iga-aastaselt senisest oluliselt suuremat langustrendi. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult kavandatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline. Tulenevalt Riigikontrolli märkustele tuleb LOPis seada realistlikumad eesmärgid.

Lisavajadused maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu tagamiseks (sh THK ja LOP):

 - Riigiteede korrashoiuks nõuete järgsel tasemel on perioodil 2024–2027 täiendav rahastusvajadus 30,7 mln eurot, mis tagab teede sõidetavuse ja esmase liiklusohutuse.
 - Riigi teedevõrgu säilitamine ja senise remondivõla mõõdukas vähendamine vajab 2024–2027 aastate jooksul lisaraha summas 407,8 mln eurot. Sealhulgas maanteede rekonstrueerimine 237,6 miljonit eurot, kattega teede taastusremont 59,0 miljonit eurot, sildade remont 17,0 miljonit eurot, kattega teede säilitusremont 57,3 miljonit eurot ja kruusateede säilitusremont 27,4 miljonit eurot.
 - Teedevõrgu arendamine vastavalt riiklikele eesmärkidele (v.a. ehitusmeetme objektid) vajab perioodil 2024–2027 täiendavaid vahendeid summas 117,6 mln eurot. S.h. liiklusohutlike kohtade ümberehitamine 15,7 miljonit eurot, programm "Kruusateed tolmuvabaks" riigiteedel 93,3 miljonit eurot (meetme rahavajadus on kujundatud 2030

aasta eesmärki silmas pidades) ja säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine (kergliiklusteede ja bussipeatuste ligipääsetavuse parandamine) 2,7 miljonit eurot.

- TEN-T põhivõrgu teede ehitusobjektide lisavajadus 2024–2027 on ca 221,0 miljonit eurot. Teelõikude väljaehitamise kohustuse tähtaeg on 2030 vastavalt EL TEN-T määrusele 1315/2013. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed ei vasta liiklusohutus- ja keskkonnanõutele (2023 aasta seisuga on nõuded täidetud vastavalt 39 % ja 22 % ulatuses).

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastate 2024–2025 KliMi haldusala täiendav lisavajadus moodustab 23,104 miljonit eurot, vastavalt 2024. a 11,456 ja 2025. a 11,648 miljonit eurot. 2024. aasta elluviimiskava eelnõust tulenev TRAMi lisavajadus, mis ei sisaldu THK taotluses, on 0,836 miljonit eurot ja 2025. aastal 0,762 miljonit eurot. Ülejäänud on kaetud THK lisavajaduste taotlusega.

9. Programmi tegevuste täitmise analüüs

Planeeritud tegevuste täitmise analüüs
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime
Programmi tegevus 1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<ul style="list-style-type: none"> • 2023. aastal lõpetati AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“. • AS Eesti Raudtee lõpetas Pääsküla–Keila II peatee ehitustööd, et tõsta Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteeti (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipptundidel). • Lõpetati Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp. • AS Eesti Raudtee teostas projekteerimise ning alustas raudteelõikude õgvendamise ja elektrifitseerimistöödega Tartu ja Narva suunal aastatel. • Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks ning 6. septembril 2022. a kiitis Vabariigi Valitsus heaks 10 täiendava elektrirongi soetamise. Elektrirongid on valmimisel⁴⁹. • SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva liinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h eeldatavas ÜF toetuse mahus 70,55 miljonit eurot. • 2023. a algas Edelaraudtee ASi projekt Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamiseks ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimiseks. • Käimas on Rail Baltica projekteerimine ning ehitamine. <p>Rail Baltica kohalike objektide projektlahendused valmisid 2023. aasta lõpuks. Raudtee põhitrassi projektlahenduste vastu võtmise 100% määr Ülemistelt kuni Tootsini saavutatakse I kvartalis 2024. Muuga–Soodevahe ning Tootsi–Ikla projektlahendused valmivad praeguse prognoosi kohaselt 2025. aasta lõpuks ning viiakse läbi kas projekteerimis-ehituslepingute (Muuga–Soodevahe) või allianss lepingute käigus. 2023. aastal käivitusid ehitustööd Ülemiste terminali piirkonnas, valmis Pärnu linna RB terminaliga ühendav Lao tänav. 2023. Aasta lõpuks oli valminud või ehituses ca 30 RB põhitrassi objekti (sillad/viaduktid/ökoduktid), valminud on enamuse eraldi hangitud trasside ümberehitusobjektidest. 2024. aasta lõpuks on ehituslepingud sõlmitud ning ehitustööd käimas ca 75 km RB raudtee mulde (k.a ristumised, hooldusteed jms) ehitamiseks.</p>
Programmi tegevus 2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Olulised tegevused ja tulemused:

⁴⁹ <https://www.err.ee/1609137563/uued-elroni-rongid-toovad-reisijatele-mitu-muudatust>

- 2023. aastal jätkati reisilaevade toetusmeetmega mahus 7,7 mln eurot. Toetusmeede aitas laevaomanikel kulusid vähendada, kiirendada Covid-19 kriisist väljumist ning tagada töökohtade⁵⁰ ja nendelt tuleneva maksutulude säilimise riigile.
- 2023. aastal jätkati veeteetaste vähendamise määraga 37,5%, mis aitab Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimusi parandada.⁵¹
- 2023. aastal telli 18 miljonit eurot maksev multifunktsionaalne töölaev⁵², mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva.
- Loodi riigi veesõidukite haldamiseks eraldi asutus (riigilaevastik⁵³), kuhu koondatakse erinevate haldusalade veesõidukid, mida hakatakse loodavast asutusest keskselt haldama, 2023. aastal summas 6,67 mln eurot.
- Talvise navigatsiooni tagamine⁵⁴, 2023. a baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot.
- Praaga kanali hooldussüvendamine 0,6 miljonit eurot.
- Lisaks suurendati veeteetaristu rahastust 1 mln euro võrra aastal 2023.
- Rohuküla sadamas Riigilaevastiku kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,1 miljonit eurot, sh 2023. aastal summas 1,97 miljonit eurot.
- SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatisi ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF toetuse mahus 9,5 miljonit eurot, 2023. aastal eeldatavas ÜF toetuse mahus 0,63 miljonit eurot.
- Säästva transpordi projekt (elektrilise parvlaeva soetamiseks), Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames mahus 25,4 miljonit eurot ja CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot ning millest 2023. aastal kokku 700 000 eurot.

Programmi tegevus 3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

Olulised tegevused ja tulemused:

- 2023. aastal lõppes ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk oli suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust. Projekt viidi edukalt ellu. 2023. aastast on üleval üks finantskorrektsiooni teema, mis võib pädida kohtulahendiga.
- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 miljonit eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 miljonit eurot aastas.

⁵⁰ Lähiriigid on jätkanud varasemate ning täiendavalt ka Covid-19 tingitud toetusmeetmetega, mis võib tuua kaasa ohu, et Eesti lipu all olevad laevad liiguvad teiste, soodsama maksusüsteemiga riikide lipu alla (nt Läti või Soome). Laevade liikumisel muude riikide lippude alla võib tekkida hinnanguline negatiivne muutus riigi maksutulude vaates (pardatöötajad) ca -54 miljonit ning ca -1,7 miljonit eurot (kaldatöötajad) aastas).

⁵¹ Sektor on pärast intensiivistunud sõjategevust Ukrainas kaotamas sanktsioonide tõttu kaubamahtudes ning meetme kaudu on ettevõtjatel võimalus paremini konkureerida lähiriikide sadamatega Kesk-Aasia riikide kaupade pärast, mis aitab sanktsioonidest tekkivad kahju Eesti majandusele kompenseerida. Enne sanktsioonide kehtestamist olid enamike Eesti sadamate kaubamahud tänud veeteetaste vähendamise määrade kasvutrendis, samas kui teiste lähiriikide sadamate kaubamahud valdavalt vähenesid.

⁵² Uus multifunktsionaalne töölaev võimaldab tõsta riigi teenuste kvaliteeti, moderniseerida laevastikku ja optimeerida kulusid tulevikus, sest laev on planeeritud asendama kahte laeva.

⁵³ Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukite aktiivsemalt riskisutuda, tuua püsikulusid alla ja võita investeeringute pealt. Analüüsid näitavad, et kümne aastaga aitab riigilaevastiku loomine säästa vähemalt 34 miljonit eurot.

⁵⁴ **Veetaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurre** oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurde teenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliima tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jääb. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsipositsioonis.

- Jätkatakse toimiva mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse AS-i ja Transpordiametiga eesmärgiga toetada juhtivaid teenusepakkujaid teenuseosutamise ettevalmistamisel mehitamata õhusõidukitega
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala kaudu planeeriti teadmussiirde programmi raames vahendid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ja testimiseks.
- Kaubalendude strateegia on sanktsioonipoliitika tõttu täielikult muutunud ning tuleb üle vaadata 2024. aasta jooksul.⁵⁵
- 2023. aastal lõppes riigi keskne toetus klastritele, kuid see ei takistanud Eesti Lennundusklastri tegevusi, pigem muudeti strateegiat ja toimemehhanismi liikmepõhiseks, mis on kasvatanud ühingu heaks partneriks ja lennundusvaldkonna katusorganisatsiooniks.
- Valmistati ette uus lennunduse teekaart ja alustati diskussioone lennundussektori esindajatega eesmärgiga jõuda avalike arutelude järel teekaardi kehtestamiseni 2024. aasta esimese poolaasta jooksul.

Programmi tegevus 4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

- 2023. aastal jätkus Pärnu–Ikla maanteel Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 31 miljonit eurot, sellest 2023. a 20 miljonit eurot. Lisaks alustati Sauga–Pärnu ja Libatse–Nurme 2+2 tee ehitusega, kogumaksumuses 56,4 miljonit eurot, sellest 2023. a 17,4 mln eurot, ning Tartu mnt Neanurme–Pikknurme 2+1 tee ehitusega, kogumaksumuses 10 miljonit eurot, sellest 2023. a 6,7 mln eurot.
- Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks 2023. aastal kasutati 123,3 mln eurot.
- 2023. aastal jätkati riigi kruusateede katete ehitamist 1,6 mln eurot ulatuses. Kokku ehitati katted 18 km kruusateele

Kohalike teede arendamiseks:

- Jätkatakse ühtekuuluvusfondi toel kohalike teede arendamist Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn) transiittee rekonstrueerimisel, 2023. aastal summas ca 2 mln eurot.
- Pärnu linnale eraldati sihtotstarbelist toetust Pärnu linna Raba ja Lai tänavaid ühendava silla rajamiseks summas 5 mln eurot.
- Ühtlasi toetati 2023. aastal Kadrina raudteejaama kergliiklustee ehitamist summas 0,7 mln eurot.

Tulemused:

- 2023. aastal lõpetati ehitustööd Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee Tartu linna Riia ristmiku ümberehituse ja Tallinna ringtee Kanama–Valingu 2+2 teelõigu objektidel.
- 2023. aastal jätkusid ehitustööd riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Pärnu–Uulu teelõigu ehitusel, teostatud tööde maht on 90%. 2023. aastal algasid riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Neanurme–Pikknurme teelõigu ehitus, teostatud tööde maht 95% ning riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu teelõigu ehitus, teostatud tööde maht on 10%. Kokku teostati ehitustöid 46,4 mln euro eest.
- 2023. aastal jätkati Rail Baltica raudteetrassi ja riigiteede ristete välja ehitamist kogumaksumusega 13,7 mln eurot (tegevus on kajastatud tehoiukavas ja seda rahastab Rail Baltic Estonia OÜ).
- Maanteede puhul teostati 2023. aastal erinevaid remonttöid kokku **1381 km** teelõikudel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati **6 km**

⁵⁵ Lennuühenduste loomise ja laiendamise osas on KliMil roll sõlmida vastavad kahepoolsed lepingud vastavate kolmandate riikidega, kui seda ei tee samaaegselt EL. See on esmane alus reisijate- ja kaubalendude alustamiseks Aasia suunal. Kehtiv leping on sõlmitud Hiinaga, lõpusirgel on kahepoolne lennundusteenuste leping Korea Vabariigiga. Hetkel on Aasia ettevõtetele konkurentsieelis ELi ettevõtete kõrval, kuna Vene Föderatsiooni õhuruum on ELi vedajatele suletud ja lennuks Aasiasse ohutu ja lubatud õhuruumis lisandub tuhandeid lennumiile.

ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti **22** silda ja **20 km** ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati **18** km kruusateelõigule. Ehitati ümber **39** liiklusohutlikku kohta.

- Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks kasutati 2023. aastal 121,1 mln eurot.
- Kruusateedele tolmuwabade katete ehitamist teostati 2023. aastal 1,66 mln euro eest.

Programmi tegevus 5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisse struktuuritoetusi ca 16 miljonit eurot, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele (buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms). Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 40 miljonit eurot;
- RRF vahenditest rajatakse Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 36,5 miljonit eurot. Projekt on töös;
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) 15 miljoni euroga.

Tulemused: 2022. aastal alustati meetme määruse „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ eelnõu väljatöötamist (ERF toetuse mahus 92 miljonit eurot). Määrus kinnitati 17. augustil 2023. Juunist kuni detsembrini 2023 toimus kohalike omavalitsuste eelnõustamine, et tagada kvaliteetsete projektide, mis vastavad meetme määruse tingimustele, ettevalmistamine. Projektide rakendamist alustatakse 2024. aastal. Ühtlasi alustati 2023. aastal kliimaministri määruse „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonna jalgrattateede investeringuteks perioodil 2021–2027“ väljatöötamist, mis võeti vastu 29. jaanuaril 2024. a. (ERF toetuse mahus 4 miljonit eurot). Linnapiirkondade toetusmeede avatakse 2024. aasta märtsis ning projekte saab hakata ellu viima 2025. aastast.

Programmi tegevus 6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks üle 40 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 302 inimese aastas 2023–2025 aastate keskmisena. Programmi tegevusteks on liiklusohutusprogrammi elluviimine ning riiklik järelevalve raudteel, veeliikluses ja lennunduses. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele. Programmi tegevuse „Ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ aastate 2023–2026 eelarve on ligi 58,7 miljonit eurot, millest 2023. a toetatakse ohutuse alaseid tegevusi 16,5 miljoni euroga.

Tulemused: Liikluskäitumises 2023. aastal olulist muutust ei toimunud võrreldes aasta varasemaga, vähenes kokkupõrgete arv sõidukite ja rongide vahel, kuid suurenes otsasõitude arv raudteel viibinud inimestele.

2023. aastal toimus Eesti raudteedel 12 avaliku **raudteeohutusega** seotud juhtumit, neist 7 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohtades ja 5 otsasõidud raudteel viibinud

inimestele. Õnnetusjuhtumite tõttu hukkus 3 inimest ja vigastada sai 6 inimest. Kokkupõrgetest 5 toimusid raudteeülesõidukohtadel, mis on ainult liiklusmärkidega reguleeritud. Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja on langustrendis (2023. a oli vastav näitaja 0,34, 2022. aastal 0,39, 2021. aastal 0,57), küll aga ületavad näitajad planeeritud sihttasest.

Lennunduses registreeriti aasta jooksul ECCAIRS 2 andmebaasis kokku 2079 (2022. aastal 1595) juhtumit, mis eelnenud aastaga võrreldes on 23% rohkem. Neist lennuõnnetusi oli üks, 1 (0), tõsiseid intsidente 5 (2), intsidente 319 (419), vahetu mõjuta juhtumeid 1577 (1119), määramata klassifikatsiooniga 57, tähelepanekuid 89 (56) ja teisi 31. Kasvu põhjuseks võib pidada lennuliikluse taastumist ja kasvu ning parenenud raporteerimiskultuuri. Lennuõnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta oli 0,84 (ohutusnäitaja 0,84 – eesmärk on <1). Eesmärk on täidetud.

2023. aastal toimus **Eesti merealadel ja sisevetel** 6 laevaõnnetust, registreeriti 10 ohtlikku juhtumit. Nende käigus ühtegi hukkunuga õnnetust ei olnud ja viga sai 1 inimene. Laevaõnnetused jagunesid Eesti lippu (50%) ja välisriigi lippu (50%) kandvate laevade vahel võrdselt. Põhjastena juonistusid välja eelkõige kontakt kaiga sildumisoperatsioonide käigus, põhjapuuited sadamasse sisenedes ja väljudes, tööõnnetused laevas ning tehnilised rikked.

Meede 2. Liikuvus

Programmi tegevus 1. Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine

Olulised tegevused ja tulemused:

- Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus aastatel 2024–2027 kogusummas ligikaudu 689,5 miljonit eurot, sellest 2024. aastal ca 163,8 miljonit eurot, sh 1,1 miljonit eurot KOV laevaliinide dotatsioonideks ja 0,6 miljonit eurot kommertsliini vedajatele tasuta sõiduõiguse hüvitamiseks.
- Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergiat sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalselt.
- Luuakse teenusmudel e-veosehtede kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehtede vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).
- Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega.
- 2023. aastal lepiti kokku Tartu–Riia rongiliiklusega avaliku liiniveona alustamises.
- eFTI4EU projekt ja CEF rahastus. Oktoobris 2023 sõlmiti CEF rahastusleping transpordi digitaliseerimise projekti eFTI4EU ellu viimiseks. Eesti Kliimaministeerium on selle projekti juhtpartner. Projektipartnerid on Soomest, Leedust, Saksamaalt, Prantsusmaalt, Itaaliast, Portugalist, Austriast ja Belgiast. Vaatlejad on Hispaaniast, Iirimaalt ning Hollandist. Kokku osaleb projektis 23 erinevat partnerit (avalik- ja erasektor) Projekti eelarve on 28,3 miljonit eurot (Eesti osa on 1 miljon, millest 50% tuleb CEFist). Projekt algas 2023 aastal ja kestab kuni 2026 aastani. Projekti eesmärk on arendada välja ja piloteerida eFTI Gate'i lahendust, et olla valmis eFTI määruse nõuetele vastava digitaalsete veodokumentide andmevahetuseks 2026. aastal.
- Kliimaministeerium valmistas 2023. aasta sügisel ette transpordi digipöörde taotluse MKMile SF vahendite taotlemiseks. Digipöörde kava puudutab Liiklusjärelevalve infosüsteemi arendust ning Transpordiameti digivärava arendust, kuhu alla koonduvad: a) Tehnoülevaltuste mooduli arendus, b) Ühtse merenduse infosüsteemidega kaetud teenuste digivärava arendus ja c) E-teeninduse VEERA disainisüsteemi arendus.
- 2023. aastal kinnitati alternatiivkütust taristu määrus (AFIR), mis seab nõuded alternatiivkütuste taristu arenduseks. 2023 aasta alustati tegevustega, mis on seotud raskeveokite laadimistaristu rajamise ettevalmistusega.

- Ühistranspordi kasutajate osakaal on kogu Eesti lõikes taastunud pandeemiaeelsele tasemele, eelmise aastaga võrreldes tõusis reisijate arv laeva-, lennuki-, rongi- ja maakonnabussiliinidel 5,5%.
- Alustati riikliku rattastrateegia koostamist, et suurendada aktiivsete liikumisviiside osakaalu ja tähtsustada jalgrataste rolli multimodaalses ahelas. Tähtaeg märtsis 2025.

10. Aruandeaasta programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine

Tabel 4. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi ja programmi tegevuste 2023.a. eelarve täitmine, kulud tuhandetes eurodes.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine	Täitmine (%)
Programmi kulud	-621 927	-683 769	-527 711	77,2%
Programmi tegevus:				
Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-198 148	-286 445	-146 426	51,1%
Kulud	-198 148	-286 445	-146 426	51,1%
Programmi tegevus:				
Veeetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-26 850	-45 200	-56 560	125,1%
Kulud	-26 850	-45 200	-56 560	125,1%
Programmi tegevus:				
Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid	-11 454	-7 873	-10 700	135,9%
Kulud	-11 454	-7 873	-10 700	135,9%
Programmi tegevus:				
Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	-190 211	-221 503	-113 969	51,5%
Kulud	-190 211	-221 503	-113 969	51,5%
Programmi tegevus:	-26 067	-6 656	-6 657	100,0%

Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond				
Kulud	-26 067	-6 656	-6 657	100,0%
Programmi tegevus:				
Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	-30 290	-30 118	-108 137	359,0%
Kulud	-30 290	-30 118	-108 137	359,0%
Programmi tegevus:				
Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine	-138 908	-165 662	-160 026	96,6%
Kulud	-138 908	-165 662	-160 026	96,6%

Selgitus:

Programmi tegevuste eelarve oli 683 769 tuhat eurot ning täitmine 527 711 tuhat eurot. Õhutransporditaristu arendamise ja korrashoiu ning ohutu ja säästlik transpordisüsteemi programmi tegevuses eelarve täitmise ülekulu põhjuseks on põhivaradelt arvestatud amortisatsioonikulu. Amortisatsioonikulude eelarve oli planeeritud maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoiu programmi tegevusse ja seega selles tegevuses on alatäitmine.

Programmi tegevustes planeeritud eelarvest jäi kasutamata välisvahendeid 110 850 tuhat eurot. Riigieelarvelist eraldatud vahenditest ülekantavatest jääkidest olulisemad on:

- 4 439 328 eurot Riigilaevastiku tegevuskulude jääk, millest enamuse moodustab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt 2023. aastal Riigilaevastiku käivitamiseks eraldatud vahendid, mis on ettenähtud uue asutuse käivitamisega kaasnevate kulude ja investeeringute katmiseks aastatel 2023-2024.
- 2 141 251 eurot Transpordiameti tegevuskulude jääk, mida kasutatakse maanteetaristu arendamise ja korrashoiu ning veetransporditaristu arendamise ja korrashoiu programmi tegevustes tegevuskuludena.
- 546 868 eurot Kadrina valla kergliiklustee tegevustoetuse jääk (objektikood IN050103), mis 2023.a riigieelarve seaduse muudatusega anti üle Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarvest koos Kadrina Vallavalitsusega sõlmitud eraldise kasutamise lepinguga, mille kasutamise lõpptähtpäev on 31.12.2024.
- 645 128 eurot Tln-Tartu raudtee uuendus kiiruseks 135 km/h eraldatud vahendid (objektikood IN050059), mille osas on kohustus võetud ja kulud tekivad 2024. aastal.
- 423 780 eurot Tapa-Narva raudtee uuendus kiiruseks 135 km/h eraldatud vahendid (objektikood IN050061), mille osas on kohustus võetud ja kulud tekivad 2024.aastal.
- 235 370 eurot Vabariigi Valitsuse reservist eraldatud vahendid väikeinvesteeringuteks ja lootsiteenusteks (objektikood VR050225). Vahendite eraldamine otsustati alles 2023. aasta

sügisel, mistõttu 9 lootsikaatri hooldusremonttööde ning side- ja navigatsiooniseadmete uuendamistööd lükkusid 2024. aastasse.

- 200 000 eurot Vabariigi Valitsuse reservist eraldatud vahendid väikeinvesteeringud ja jäämurdeteenuseks (objektikood VR050240). Täiendav kütuse ostmine lükkus 2024.aastasse, kuna jäämurdja Tarmo kütusetankide hooldustööd lõppesid 2024. aasta alguses.
- 448 906 eurot talviste navigatsioonikulude jäämurde teenuse majanduskulud, mida kasutatakse 2024. aastal. 2023/2024 jäämurde hooaja algus oodatust soojem ja seetõttu 2023. aastal olid tegelikud kulud planeeritust väiksemad.
- Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi 2023. aasta eelarvesse kanti 2022. aasta transpordi programmist tegevuskulud üle kokku 13,4 mln eurot. Sellest 4,8 mln on TRAMi tegevuskulude jäägid, mis koosnevad lisaks asutuste tööjõu- ja majandamiskuludele (2,5 mln) veel ka jäämurde kuludest (481 tuh), ning dotatsioonidest ühistranspordi korraldamiseks (1 mln). MKMi kasutamata jäänud vahendid koosnesid KOVidele teede rekonstrueerimiseks eraldatavast juhtumipõhisest investeeringutoetusest (3,3 mln), dotatsioonist reisirongiliikluse korraldamiseks (1,1 mln), Haapsalu raudtee II etapi rekonstrueerimiseks (1,1 mln), reisiparvlaev Estonia allveeuuringu vahenditest (1 mln) ning rahvusvaheliste organisatsioonide liikmemaksudest (340 tuh). Lisaks viidi 2023. aastasse üle 2,3 mln kommertsliiniveo teostajatele eelkooliealiste laste ja puuetega inimeste tasuta vedamise kohustuse eest hüvitiste ja kaasnevate põhjendatud nõuete maksmiseks. 1,9 mln eurot sellest anti ministriumite töö ümberkorraldamise käigus üle REMile. KLIMile anti samal põhjusel üle 2022. aastast 2023. aastasse ülekantud vahendeid 4,35 mln euro ulatuses - sh 3,1 mln eurot KOV teede juhtumipõhiseks investeeringutoetuseks, 1 mln eurot Haapsalu raudtee II etapi rekonstrueerimistöödeks ja 260 tuh eurot MKMist KLIMi üle viidud transpordivaldkonna osakondade tööjõu- ja majandamiskuludeks.

11. Tulemusvaldkonna sisend riigi 2023. aasta majandusaasta koondaruandesse

Positiivsed arengud

- **AS Eesti Raudtee** lõpetas 2023. aastal riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile eraldatud vahendite eest ettevalmistavad tegevused Turba–Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks. Alustati ehitustegevusega Aegviidu–Tapa–Tartu raudteelõigu elektrifitseerimiseks. Lõpetati Lääne–Harju turvanguüsteemide uuendamine, mille tulemusel oli võimalik sellel suunal tihendada reisirongiliiklust ning lisada sõiduplaani kiirrongid. Teostati Aegviidu–Tapa lõigu kapitaalremont ja kõverate õgvendamine ning Riisipere – Vasalemma jaamavahe kapitaalremont.
- **Rail Baltica** kohalike objektide projektlahendused valmisid 2023. aasta lõpuks. Käivitusid ehitustööd Ülemiste terminali piirkonnas, valmis Pärnu linna RB terminaliga ühendav Lao tänav. 2023. aasta lõpuks oli valminud või ehituses ca 30 RB põhitrassi objekti (sillad/viaduktid/ökoduktid), valminud on enamus eraldi hangitud trasside ümberehitusobjektidest.
- 2023. aastal lõppes ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk oli suurendada **Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust**. Samal aastal suurendas lennujaam rahvusvaheliste regulaarliinide arvu **44 regulaarliinini**.

- 2023. aastal ehitati, rekonstrueeriti, remonditi ja ehitati tolmuvasid katteid kokku 1 381 kilomeetrit maanteedel. **Ehitati kuus kilomeetrit neljarajalisi teelõike.** Rekonstrueeriti 22 silda ja 20 kilomeetrit erinevaid teelõike. Katteid ehitati 18 kilomeetrile kruusateedele. Ehitati ümber 39 liiklusohutlikku kohta.
- **Liiklusohutuse** osas vähenes 2023. aastal võrreldes 2022. aastaga kergliikuriga toimunud õnnetuste arv, mida võis mõjutada nendega seotud ohtude teadvustamine, linnasüdametes sõidukiiruste piiramine ja parkimise korrastamine ning võrdlemisi jahe ja vihmane suvi. Joobes juhtimiste arv oli kümnendiku võrra väiksem kui 2022. aastal, samas suurusjärgus vähenes ka narkojoobes juhtide arv.
- 2023. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde diiselbusside arvelt 4 739 tuhat kilomeetrit. Kogu liinivõrgu maht suurenes vaid 0,5%. **27% kogu maakonnaliiniveo mahust teenindatakse gaasibussidega.**
- Liikuvusteenuste ühistranspordiliikide laiemaks integreerimiseks toetatakse avaliku sektori innovatsioonifondist 840 tuhande euroga **liikuvusteenuste ja piletimüügi integreeritud andmevahetusplatvormi MaaS X-tee arendamist.** Projekti eesmärk on luua standardiseeritud sõidupäringuid vahendava ja liikuvusteenuseid ühendava teenusplatvormi prototüüp ning piloteerida seda vahenduskanalina erinevate transporditeenuse pakkujate ühendamiseks ning süsteemis osalejate ühiste piletite, sõiduõiguste või soodustoodete loomiseks.
- Jätкус **uue keskkonnasäästliku parvlaeva ehitus** suursaarte liinide teenindamiseks. Laev valmib 2026. aastaks.
- **eFTI4EU projekt ja CEF rahastus.** Oktoobris 2023 sõlmiti Euroopa Komisjoniga CEF rahastusleping transpordi digitaliseerimise projekti eFTI4EU ellu viimiseks. Projekti eesmärk on arendada välja ja piloteerida eFTI Gate'i lahendust, et olla valmis eFTI määruse nõuetele vastava digitaalsete veodokumentide andmevahetuseks 2026. aastal. Projektis osaleb 9 liikmesriiki (Eesti KLiM on peapartner) ja 23 partnerit era- ja avalikust sektorist. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ja kogueelarve on 28,3 miljonit eurot.

Väljakutsed

- **Transpordisektori CO₂-heitkoguste vähendamine.** Uuendatud prognoosi kohaselt TLAKis püstitatud CO₂ vähendamise **eesmärki ei saavutata.** Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ raames Eestile võetud CO₂ heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on Transpordi ja liikuvuse arengukavaga (TLAK) võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO₂ ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordisektori heide ca 2089,23 kt CO₂ ekv (eelmise aastaga võrreldes on prognoosides toimunud muutusi halvenemise poole). Transpordisektori CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO₂ ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Uuringud näitavad, et transpordisektoris ei ole võimalik CO₂ eesmärke täita ilma **maksupoliitika muudatuste** kasutusele võtmata (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima aktiivseid liikumisviise, säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot). Järjepidevalt tuleb tegeleda ka **inimeste teadlikkuse tõstmisega.**

- **Transpordi energiakulu** ei vähene loodetud kiirusega. Peamised põhjused: Eestis on jätkuvalt kõrged maanteed läbisõidud, mis iga-aastaselt kasvavad. Niisamuti eelistatakse uue autonoma soetada suurt ja energiamahukat sõiduautot säästvate väikeautole.
- Kaubavahetuses on jätkuvaks väljakutseks **kaupade transportimise suunamine maanteelt raudteele** (nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt). Vaadata tuleb perspektiive põhja–lõuna- ja läänesuunalises koridoris. Raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse. TLAKis seatud eesmärgid ei ole siiski võimalik täita.
- TLAK näeb ette vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt 30 ja 187-ni. **Liiklusohutusprogrammiga seatud vahe-eesmärgist 2023. aastal (44 ja 316) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 395)**. Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimiseta.
- Samaaegselt on **vajalik investeerida TEN-T põhivõrgu maanteed liiklusohutus- ja keskkonnanõutele vastavaks ehitamisse**, mis on seni takerdunud teehoiu rahastamise mahu olulise vähendamise tõttu. Ühtlasi on jätkuvaks väljakutseks **riigiteede seisundi hoidmine ja remondivõla vähendamine**. Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 210 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt vaid 115 mln eurot aastas, mis toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise järgnevatel aastatel.
- Jätkuvalt on väljakutseks mõõdiku „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (kogumahutavus 500 või enam)“ täitmine, kus **2023. aastaks on Eesti lipu all 31 laeva**. Seadusandlusest tulenevalt on raskusi laevade Eesti lipu alla toomisega ja hoidmisega ning konkureerivatel riikidel on selleks paremad tingimused. Uus konkurentsivõimeline pakett valmib 2026. aastaks, mis aitab eesmärkide täitmisele kaasa.
- Seoses kavandatava reisirongide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning **leida vahendid nende vastavusse, sh mitmetasandiliseks, viimiseks** muudetud nõuetega (üle **100 miljoni euro**). Taktsõiduplaani kehtestamiseks kuni 160 km/h ja kiiruste suurendamiseks raudteel on vajalikud investeeringud Liiva–Saku raudteelõigu teise peatee ehitusse ja kiiruste tõstmise **15 miljonit eurot**, Saku–Rapla raudteelõigu õgvendamise ja kiiruste tõstmise **15 miljonit eurot**, Tapa–Narva raudteelõigul ohutuse tagamiseks **4,2 miljonit eurot**, Aegviidu–Kehra I tee kapitaalremondiks **30 miljonit eurot**.
- 2023. aastal täpsustas Eesti koostöös teiste Balti riikidega **Rail Baltica** osas 2030. aasta lõpuks võimalikke saavutatavaid tulemusi ning nende saavutamiseks vajalike finantsvahendite mahtu. RB **esimese etapi** maksumuseks on pessimistlikult kalkuleeritud **3,1 miljardit eurot** 2023. aasta hindades (senise ca 1,8 mlrd eurot kogumaksumuse asemel, mis oli antud 2017. aasta hindades). Peamised põhjused prognoosmaksumuse suurenemisele on inflatsioon (ehitushindade kasv 40%), projektlahenduse täpsustamine ning asjaolu, et RB ehitamist Eestis rahastatakse peamiselt CEF vahenditest (koos kohustusliku kaasfinantseeringuga), kuid osaliselt ka RRF ning SF vahenditest, mis teeb rahastuse suhteliselt ebastabiilseks. Käimasoleva MMF rahastuse raames eraldatavad rahalised vahendid on kavas ehituslepingutega katta juba 2025. aastal, mis tähendab seda, et 2030. aasta eesmärgi saavutamiseks **on vaja leida lisavahendeid ehitushangete korraldamiseks Tootsi ja Ikla vahelisel lõigul juba 2026. aastast alates**.

- **Ühistranspordi baaseelarve on külmutatud 2020. aastast ja seetõttu on tekkinud eelarve puudujääk, mis ei võimalda katta sõlmitud avaliku teenindamise kohustusi.**
- **Lennunduse konkurentsivõime tagamiseks on vaja lisavahendeid** regionaalsete lennujaamade käigushoidmiseks ja investeeringuid taristu uuendamiseks, lennundusorganisatsioonide liikmetasudeks, samuti Tallinna lennujaama julgestuse- ja päästekuludeks ning Transpordiameti lennundusteenistuse töömahu kasvu katmiseks.
- Oluline on tagada ka 2023. aastal loodud Riigilaevastiku baasrahastus.