



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035

Foto: Mana Kaasik

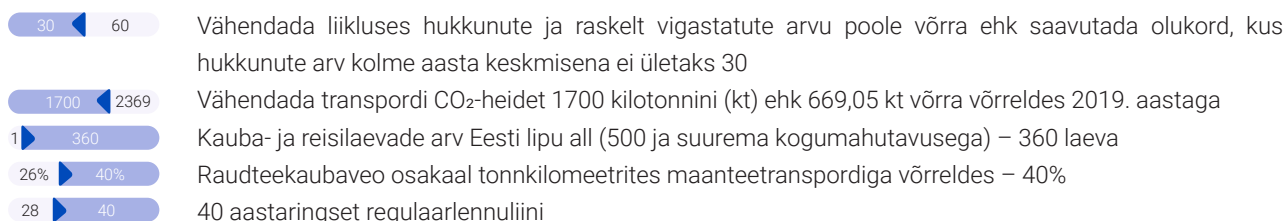
Sisukord

| | |
|--|----|
| 1. Sisukokkuvõte | 3 |
| 2. Sissejuhatus | 5 |
| 3. Transpordi ja liikuvuse käsitlus | 6 |
| 3.1. Transpordivaldkonna olukorra analüüsi põhijäreldused | 8 |
| 3.1.1. ITFi/OECD analüüsi põhijäreldused | 11 |
| 3.1.2. Arvestamine keskkonnamõju strateegilise hindamise ettepanekutega | 11 |
| 3.2. Seosed "Eesti 2035" ja säästva arengu eesmärkidega | 12 |
| 4. Transpordipoliitika eesmärk ja valitud arengustenaarium | 14 |
| 5. Arengukava maksumuse prognoos | 20 |
| 5.1. Arenguobjektid | 20 |
| 6. Tegevussuund 1. Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu | 24 |
| 6.1. Alavaldkond „Ohutud teed“ | 27 |
| 6.2. Alavaldkond „Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt“ | 28 |
| 6.3. Alavaldkond „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport“ | 30 |
| 6.4. Alavaldkond „Eesti linnulennult. (Otse)lendudega ühendatud Eesti“ | 32 |
| 6.5. Alavaldkond „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“ | 34 |
| 7. Tegevussuund 2. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport | 36 |
| 7.1. Alavaldkond „Efektiivselt ja kvaliteetselt korraldatud ühistransport“ | 38 |
| 7.2. Alavaldkond „Kõiki ühistranspordiliike hõlmav piletimüügisüsteem“ | 39 |
| 7.3. Alavaldkond „Innovatiivsed liikuvusteenused“ | 39 |
| 7.4. Alavaldkond „Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus“ | 40 |
| 8. Arengukava juhtimine | 42 |
| 9. Dokumendis kasutatud lühendid ja mõisted | 44 |

1. Sisukokkuvõte

Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ning kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.

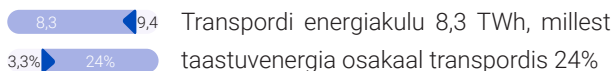
Mõõdikud (2035. a sihttase, algtase 2020):



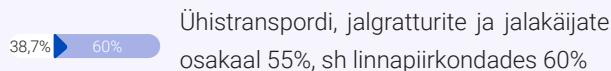
Tegevussuund 1: suurendame transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendame seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendame selle keskkonnajalajälge ning muudame taristul liiklemise ohutumaks.

Tegevussuund 2: toome ühistranspordi inimestele lähemale ning muudame selle kasutamise mugavamaks targema planeerimise ja nutikama piletimüügi korralduse abil.

Mõõdikud (2035. a sihttase, algtase 2020):



Mõõdikud (2035. a sihttase, algtase 2020):



Arengukava põhifookus on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk **säästva transpordi arendamise poliitika**¹, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Lähtume põhimõttest „Kasutaja maksab“. Tarvilik on võtta kasutusele väikse süsinikusisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada keskkonnasäästu eesmärgid². Võttes aluseks Euroopa Liidu seatud kliimaeesmärgid (transpordisektor peab vähendama oma kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks 90% ja muutuma eelkõige linnades oluliselt vähem saastavaks, et saavutada kliimaneutraalsuse eesmärk), soovime 2035. aastaks vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 1700 kt³-ni. Lisaeesmärgid on seatud avaliku sektori hangete kohta, mis peavad keskkonnahoidlike maanteesõidukite direktiivi⁴ järgi tagama hangetes keskkonnahoidlike sõidukite osatähtsuse kooskõlas direktiivi eesmärkidega aastateks 2025 ja 2030.

Liikuvuspoliitikas toome ühistranspordi inimestele lähemale, muutes selle kasutamise mugavamaks, kiiremaks ja kättesaadavamaks ning kasutades selleks ühtset planeerimist, digiteerimist ning nutikamat sõiduõiguse ja piletimüügi korraldust. Toetame jalgrattaga ja jalgsi liikumist, pakkudes paremaid liikumisvõimalusi, ligipääsetavust ning kasutusmugavust. Soovime kasvatada ühissõidukiga, jalgrattaga või jalgsi tööl käijate osakaalu 38%-lt 55%-le. Pöörame tähelepanu ka kommunikatsioonile, mis on käitumisharjumuste muutmise ja jätkusuutliku liikuvuskultuuri osa.

1 Kasvuhoonegaaside vähendamiseks ja välisõhu kvaliteedi parandamiseks. Vt [ELi eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus](#).

2 Vt [energiasäästu direktiiv](#).

3 Kooskõlas [Eesti 2035. a strateegia](#) eesmärkidega.

4 Direktiiv (EL) 2019/1161, direktiivi tekst [siin](#).

Taristuarenduses lähtume **terviklike (transpordi)koridoride loogikast, kavandame taristut multimodaalselt ning arvestame riigikaitse vajadusi ja siseturvalisuse kaalutlusi.** Arendame transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt, kasutusmugavalt ja kulutõhusalt, lähtudes pikaajalistest plaanidest, ning muudame taristul liiklemise kõigile liiklejatele ohutumaks, ligipääsetavaks ja säästlike liikumisviiside jaoks ligitõmbavamaks (s.o lähtume sõidukita liiklejate vajadustest). Soovime vähendada 2035. aastaks maanteeliikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena.

Linnapiirkondades arendame omavahel ühendatud ja jagatud liikuvust soosivat keskkonda, sh loome lahendusi, mis toetavad rohkem aktiivsete liikumisviiside kasutamist ning eri transpordiliikide koostoimet, et suurendada säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

Suurendame **raudteesõidukite** kiirust ja ohutust ning loome uusi ühendusi, et kasvatada raudtee kui keskkonnahoidliku liikumisviisi kasutust, lisaks suuname konkureeriva alternatiivi korral nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Võtame eesmärgiks jõuda 2035. aastaks rongiga Tallinnast Narva ühe tunni ja neljakümne viie minutiga ning Tartusse ühe tunni ja kolmekümne minutiga. Kui raudteeliiklus tiheneb, siis vähendame selle negatiivset keskkonnamõju ida- ja lõunasuunalise raudtee elektrifitseerimisega. Looame rahvusvahelise rongiühenduse Euroopaga – Rail Baltica.

Arendame **maanteid**, et vähendada aegruumilisi vahemaid ja suurendada liiklemise ohutust. Projektide valimisel lähtume terviklikust sotsiaal-majanduslikust analüüsist, kasutame keskkonnaressursse säästlikult ning arvestame elurikkuse vajadustega.

Maanteede ja raudteede arendamise vajadust hindame komplekselt, kuna kiire, tihe ja mugav rongiühendus vähendab põhimaanteede liikluskooormust ning suurendab liiklusohutust.

Pakkudes kiiret ja keskkonnahoidlikku rongiühendust, mida hakkab toetama kiire ja mugav kohalik ühistransport (kergrööba transport, bussiliiklus), saame vähendada inimeste sõiduautokulutusi, mis ainuüksi Tallinnas ja Harjumaal on u 1,5 miljardit eurot aastas⁵.

Muudame **meretranspordisektorit** konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendame selle muu taristuga. Toome laevad tagasi Eesti lipu alla, loome tingimused, et meremehe amet oleks stabiilne ja atraktiivne, arendame keskkonnasäästlike rajatise ja teenuseid nii sadamates kui ka merendusega seotud logistikaahelates, vähendame kasvuhoonegaaside heidet nutikate ja digitaalsete lahenduste abil, loome tingimused ohutuks veeliikluseks ja arendame veeteid kooskõlas veeliikluse vajaduste ja tehnoloogia arenguga, säilitame merekultuuripärandit.

Et tagada majanduse konkurentsivõime, **hoiame Eesti lennuühenduse toimivana**, arendame lennundussektori uusi ärisuundi (nt õhusõidukite hooldusettevõtlus). Uute tehnoloogiate kasutuselevõtt ning digiteerimine lennunduses, eesmärgiga lennunduse keskkonnajalajälge vähendada ning tõsta Eesti lennundussektori konkurentsivõimet.

⁵ Vt [Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035](#).

Foto: Lauri Tõnisson



2. Sissejuhatus

Peamine proovikivi jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel on korraldada inimeste ja kauba liikuvust tõhusamalt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, mugav ja ohutu, edendaks Eesti majandust ning ühtlasi vähendaks keskkonnamoormust⁶.

Transpordisektorit mõjutavad järgmised peamised üleilmsed arengusuundumused⁷:

- piiratud loodusvarad ja keskkonnahoidlik majandus;
- linnastumine koos püüdlusega muuta linnad inimsõbralikumaks;
- robotiseerimine, automatiseerimine ja digiteerimine, sh andmete turvalisus ja kasutuselevõtt ning avatus;
- jagamismajandus ja e-kaubandus.

Neid suundumusi arvestades on keskkonnahoidlik transport järgmiste kümnendite transpordipoliitika peamine defineeriv märksõna. Kuna Eesti transpordisektor on endiselt väga saastav, tuleb teha suuri muudatusi, et vähendada märgatavalt transpordi negatiivset keskkonnamõju energiasäästu kaudu (sh autota liiklejate turvaline ja mugav liikumine) ning kasvuhoonegaasi heitkoguste (KHG) ja välisõhusaasteainete vähendamise teel. Keskkonnahoidlikumale transpordile üleminekul saab võtta juhtrolli avalik sektor hangete korraldamisel. Seega käsitletakse ka arengukavas keskkonnatemaatikat läbivalt kõikides peatükkides.

Teine transpordipoliitikale tooni andev märksõna on transpordi digiteerimine ehk uute teenuste teke, et suurendada teenuste kättesaadavust, mugavust ja tõhusust ning selle kaudu parandada Eesti konkurentsivõimet. Endiselt on olulised liiklemise ohutus ja inimeste tervis. Suuremat tähelepanu saavad ligipääsetavus, kvaliteetse ruumi loome ja universaalne disain. Neid teemasid käsitletakse läbivalt sisupeatükkides kogu arengukava ulatuses.

Hästi korraldatud transport sillutab teed majanduskasvule⁸, mistõttu on tähtis olla hästi ühendatud nii riigi sees kui ka muu maailmaga. Geograafilise asukoha tõttu on Eesti transpordikoridor Aasia ja Lääne-Euroopa vahel ning oluline vahelüli põhja-lõuna suunal, teenindades kaubajaotust Põhjamaadesse, nende riikide eksporti ja importi ning inimeste liikumist. Aegruumiliste vahemaade vähendamine eri piirkondade vahel on transpordi võimalus soodustada majandustegevust. Hästi korraldatud transport võimaldab tõhusat ligipääsu tööturule ja avalikele teenustele, toetab turismi ning aitab kiirendada kaubaliiklust.

Liikuvusteenused peavad olema heal tasemel nii linnas kui ka maapiirkondades, valides kõige tõhusama viisi nende korralduseks. Ühtselt ja nutikalt organiseeritud transpordisüsteem, digivõimaluste kasutamine, nt nõudepõhise transpordi rakendamine, võivad aidata tasakaalustada Eesti arengut. Targa transpordikorralduse aluseks on andmepõhine planeerimine ja tegelike liikumisvajaduste arvestamine. Samal ajal peab tähelepanu pöörama inimeste liikuvuse tõhusamale ja mugavamale korraldusele ning sundliikumiste vähendamisele, nt soodustades kaugtööd, eri (riigi-) teenuste laialdasemat digiteerimist, ostmise suunamist e-kanalitesse jne.

Arengukava põhitekst ning lisad avalikustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi veebilehel. Lisasid uuendatakse vajaduse järgi.

⁶ Kooskõlas 2020. aastal Euroopa Komisjonis valmiva aruka ja jätkusuutliku transpordiarengukavaga tuleb „transpordisektorit ... muuta arukamaks, digitaalsemaks ja kaasavamaks ning innovatsioonivaldkonnas juhtivaks sektoriks“.

⁷ [ITF Transport Outlook 2019](#).

⁸ Maismaaveondus, veetransport, õhustransport, ladustamine ja veonduse abitegevused andsid kokku üle 10% kogu toodangust, lisandväärtuses oli nende sektorite osatähtsus 8%. Kuna transport kasutab sisendina ka teiste sektorite toodangut, on kogu mõju majandusele u 1,6–1,7 korda suurem (Eesti keskmine näitaja 1,5). Suurem on kaudne mõju ladustamises ja veonduse abitegevustes (1,8), seejärel maismaa- ja õhustranspordis (1,5) ning veetranspordis (alla 1,4).

3. Transpordi ja liikuvuse käsitlelus

Arengukavas tuuakse välja transpordipoliitika üldesmärgid ja indikaatorid, kirjeldatakse transpordi riiklikku korraldust ja juhtimismudelit, taristu arendamise põhimõtteid, liikuvusteenuste korraldamise eesmäärke ning hinnatakse arengukava elluviimise maksumust.

Arengukava jaguneb sisuliste eesmärkide seadmisel kaheks osaks: transpordi konkurentsivõime ja liikuvus. Sellise liigenduse eesmärk on käsitleda kõiki transpordiliike koos, ühtlustada planeerimispõhimõtteid ning suurendada liikumisviiside sünergiaid.

Taristupeatükis kirjeldame, kuidas korraldada kvaliteetset, ohutut, nutikat ja kestlikku taristut, et tagada mugavaid ja kulutõhusaid ühendusi nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.

Liikuvuse korraldamise peatükis seame eesmärgiks korraldada liikuvusteenust paremini ja keskkonnahoidlikult. See tähendab teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse tagamist targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse, tõhusama ja ohutuma liikuvuse planeerimise, transpordiliikide ühitamise ning nutikate lahenduste kasutamise abil.

Kuna ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjumaa piirkonnas ning veelgi enam kõikides linnapiirkondades kokku, oleme pühendanud eraldi alapeatüki just linnalisele liikuvusele.





Et arengukava sisu oleks paremini loetav ja arusaadav, selgitame alljärgnevalt arengukava fookustermineid.

Liikuvus tähendab võimet liikuda ühest kohast teise, kasutades ühte või mitut transpordiliiki ja teenuseid, mis rahuldavad inimeste liikumisvajadused.

Säästev linnaline liikuvus lähtub linnapiirkondade elamisväärsusest ja toimivusest, arvestades mitmekülgset inimeste ja kauba liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

Ligipääsetavus hõlmab kogu elanikkonna kaasatust elu- ja infokeskkonda. See tähendab, et kõikidele inimestele on tagatud võrdsed võimalused ühiskonnaelust osa võtta olenemata nende vanusest või tervises seisundist. Transpordivaldkonnas tähendab see järgmist:

- kaasava disaini põhimõtte järgimist transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni);
- liikumisinfo (sh piletimüük) on kõigile ligipääsetav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis).

Säästev transport on arengusuund, mis eelistab inim- ja kaubaveol väiksema energiatarbe, ressursikulu (sh maakasutuse) ja keskkonnamõjuga (sh sõiduki kogu elukaare keskkonnamõju⁹) transpordiliike. Üldiselt peetakse väiksema keskkonnamõjuga¹⁰ transpordiliikideks raudtee- ja veetransporti. Kõige energiakulukamad transpordiliigid on maantee- ja õhustransport, säästvuse seisukohalt on olulisimad ühistransport ja kergliiklus (kõndimine, jalgrattasõit, kergliikurid jne).

Liikluse, maakasutuse ja majanduse planeerimist viisil, et vajadus isikliku auto ja kaubavedude järele oleks võimalikult väike, nimetatakse **säästvaks transpordipoliitikaks**. Seeläbi on soovitud mitmekesine elukeskkond, kus on mugav ja kiire ühistransport, turvaline ning tihe jalgratta- ja kõnniteede võrgustik ning aktiivne autode ühiskasutus.

Peatükkides sõnastatud põhimõtted hõlmavad läbivalt kõiki transpordiliike, kuid viienda peatüki alapeatükkides käsitletakse iga transpordiliigi taristut üksikasjalikult.

Arengukava koostatakse 15 aastaks, lähtudes transpordivaldkonna eripärast kavandada keskmisest pikema aja jooksul taristu investeeringuid ja hoida sihti ELi pikaajalistel eesmärkidel.

Taristu ja liikuvuse tegevussuundade peatükkides tuuakse välja nende alaeesmärgid koos vastavate indikaatoritega.

⁹ Keskkonnanõukite maanteeõidukite direktiivi alusel on määratletud, kuidas võtta keskkonnanõukite sõidukite puhul arvesse sõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning CO₂- ja teatavate saasteainete heidet.

¹⁰ <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page027.html>

3.1. Transpordivaldkonna olukorra analüüsi põhijäreldused

Üldistatud olukorra analüüsi põhijäreldused ja hetkeolukorra kirjeldused transpordi arengukava 2014–2020, Eesti merenduspoliitika 2012–2020, rakendusplaanide ja struktuurivahendite rakenduskava täitmise kohta on järgmised¹¹:

- TEN-T (üleeuroopaline transpordivõrgustik) võrgustiku teede seisukord on väga hea tänu viimastel aastatel taristusse tehtud suurinvesteeringutele. 2019. aastal moodustasid halvas seisus TEN-T võrgustikku kuuluvad teed vaid 0,7% kogu riigiteede võrgust, mis on 10,3% võrra parem, kui 2018. aasta eesmärgiks seatud 11%. 2027. aasta lõpuks võib halvas seisus teede osakaal taas veidi kasvada, kuna paljud investeeringud on tehtud u 10 aastat tagasi, kuid prognoositavalt jääb see alla 11%. Kuigi TEN-T teede seisukord on väga hea, ei täida Eesti veel TEN-T määrase¹² nõudeid teede kohta. Sealhulgas tuleb pingutada, et täita 2030. aastaks seatud põhivõrgu väljaehitamise kohustust (ökoduktid, mahasõidud, eritasandilised ristmikud jne).
- Rongikasutajate arv on iga aastaga kasvanud. 2019. aastal ületas reisijate arv 8,3 miljoni piiri. Eesmärk – 8,8 miljonit rongireisijat 2020. aastal – oleks olnud ilma COVID-19 kriisita täidetav. Prognoosime 8,9 miljonit 2024. aastaks.
- Ühistranspordikasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on endiselt probleemne. Kuigi alates 2018. aastast on enamikul maakonnaliinidel bussisõit reisijatele tasuta ning Tallinnas kehtib prii sõit elanikele juba varasemast, ei ole saavutatud modaalnihet ühistranspordi kasuks¹³. Tööl käimiseks kasutas 2019. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 38,8% inimestest ning see osakaal üha kahaneb. Suure tõenäosusega 2023. aasta transpordiprogrammi eesmärki¹⁴ ei täideta, kui vahepeal ei eelisarendata märkimisväärselt ühistransporti ja kergliiklust.
- 2019. aasta kaubaveo mahud on eelnevate aastatega võrreldes sarnasel tasemel (50 miljonit tonni). 2020. aasta sihttaseme (86 miljonit tonni) saavutamine ei ole ida- ja läänesuunalise kaubavoo taastumiseta praegu realistlik. Eesti sadamates käideldi 2019. aastal 37,6 miljonit tonni kaupa ehk 1,8 miljonit tonni enam kui aasta varem. Merekonteinerite vedu oli sarnane eelneva aastaga: veeti 242 060 TEUd. Konteinereid veeti Eestist välja üle 120 855 TEU ja võeti vastu 121 205 TEUd.
- Eesti sadamate alamklastris töötab hinnanguliselt 2500 inimest ja Eesti laevaomanikud kontrollivad 0,02% maailma laevastikust. 1. juulil 2020 jõustusid seadusmuudatused, millega loodi soodsamad tingimused (tonnaažimaksu süsteem, meremeeste maksusoodustused) laevapereta prahitud laevade Eesti registrisse kandmiseks ja Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Paketi oodatav tulemus on Eesti laevastiku arvu suurenemine, mis aitab kasvatada Eesti majandust, laiendada ekspordi sihtriikide ringi ja soodustada kaldasektori teket. Kui Eesti lipu all sõitev laevastik suureneb, tekib Eesti meremeestel lisavõimalus asuda sellistel laevadel tööle ja pääseda ligi Eesti sotsiaalkindlustussüsteemile.
- Viimastel aastatel on olnud probleeme stabiilse ühenduse pidamisel mandri ja saarte vahel. Riik peab tagama kvaliteetse ühenduse mandri ja saarte vahel nii merel kui sisevetel milleks tuleb perioodiliselt süvendada kanaleid ja leida lahendusi uutele alternatiividele. Väikesaartega laevaühenduse parendamise projekti käigus ehitati aastatel 2010–2017 viis laeva. Suures osas on välja ehitatud väikesadamate võrgustik.
- Eestil on toimiv ja arenev väikelaevaehituse sektor. Eksport moodustas 2018. aasta laevaehituse müügitulust rekordilised 83% ehk Eesti laevatoodangut eksporditi enam kui 47 miljoni euro väärtuses.
- 2019. aasta alguses loodud Eesti Lennundusklastri, mis ühendab 20 ambitsioonikat lennundusettevõtet alates Tallinna Lennujaamast ja Eestis paiknevatest lennufirmadest kuni erinevaid teenuseid pakkuvate ettevõteteni, on seadnud sihiks, et aastaks 2025 võiks lennundussektori panus riigi SKP-sse kahekordistuda, küündides 7 protsendini, kuid selle realiseerumine sõltub mitme perspektiivse ärisuuna tasakaalustatud arendamisest ja ka riiklikest investeeringutest. Eesti lennunduse tulevik on lennuteenuste eksport, lennukaubandus, digitaalne lennuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus ning lennundustööstus.

¹¹ Allikas on tulemusvaldkonna aruanne. Üksikasjalikud aruanded on kättesaadavad [MKM veebis](#).

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:02013R1315-20190306&from=EN>.

¹³ Kuigi Tallinnas ja enamikus maakondades on bussisõit tasuta, on Harjumaal bussisõit tasuline, olenemata sellest, et ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjuma piirkonnas. Samuti on see tasuline nt harjumaa lastele, kes pole Tallinna elanikud.

¹⁴ [Transpordiprogramm 2020–2023](#).

Peamised probleemid

- Suurimad proovikivid ühistranspordis on endiselt seotud hajaasustusega ning äärealade teeninduskvaliteedi tagamise ja suurendamisega kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu loomise abil. Sealhulgas tuleb ühistranspordi korraldust käsitleda vajaduspõhiselt ja arendada nõudluspõhist transporti seal, kus mõistlik. Tihe-asustusaladel on suurim katsumus ohjeldada isiklike sõiduautode kasutamise kasvu, pakkudes pendelrändes kvaliteetset, piirkondlikult lõimitud ühistransporditeenust.
- Probleem on ka ühistranspordipeatuste ligipääsetavusega. Koostöös Sotsiaalministeeriumiga on hinnatud 767 ühistranspordipeatust, ülekäigu- ja invaparkimiskohta. Hindamise tulemusel saab öelda, et ligipääsetavus on piirkondade ja eri tüüpi objektide lõikes ebaühtlane. Eri kasutajate (sh laste, lapsevankriga liikujate, erivajadusega inimeste ja eakate) tervikteekonnast lähtuvaid vajadusi ei ole alati arvestatud¹⁵.
- Raudteetaristu probleemkoht teatud suundades on läbilaskevõime, mis takistab omakorda kiiruse suurendamist. Läbilaskevõime tagamine on põhiküsimus liikluse tihenemisel. Osa raudteeliine on pigem alakasutatud ehk nende kasutamist tuleb muuta atraktiivsemaks ka kaubavedudeks ning investeringute tegemisel tuleks tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajaduse korral¹⁶ vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne).
- Jalgrattaga tööl käijate osakaal on endiselt väike ehk vaid ligi 2,5% ning tegelik potentsiaal on kasutamata (nt rattakasutuse ja rongi ühendusvõimaluste elluviimises). Näiteks Soome ja Taani on tuntud väga populaarse rattakasutuse poolest (Helsingis kasutab ratast 10% töölkäijatest). Eesti suurimates linnakeskustes on ohutut rattakasutust võimaldav rattateede ja parkimisvõimaluste võrgustik lünklik. Suuremate teetaristuprojektide puhul tuleb võimalust mööda luua seosed olemasolevate rattateedega või nende puudumise korral luua rattateed eraldiseisvalt. Seda soovitab ka ametlikult Euroopa Komisjon¹⁷, mh lähtudes COVID-19 kontekstist, kus ohutum liikumisvõimalus peaks olema just aktiivne liikuvus. Selle soodustamiseks võiksid linnapiirkonnad kaaluda kõnniteede laiendamist ja näha teedel ette suurema ala aktiivse liikuvuse võimalustele, vähendades ohutuskaalutlustel sõidukite kiiruspääsmeid suurema aktiivse liikuvusega piirkondades.
- Viimastel aastatel on läbisõit maanteedel kasvanud u 4% aastas. Perioodil 2014–2017 suurenes läbisõit kokku 14%. See tähendab, et transpordi arengukavaga 2014–2020 perioodi lõpuks prognoositud kasv on praeguseks ületatud ehk pole tehtud piisavalt edusamme autostumise pidurdamiseks.
- Kuigi viimased kolmkümmend aastat on olnud ülekaalus keskmised ja pehmed talved, on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv (jääkatte ulatus sõltub valdavatest tuultest ja on seetõttu muutlik). Riik peab tagama piisava jäämurdevõimekuse, et stabiilne majandustegevus jätkuks ka talveperioodil, kui meri jääb.
- Enamik Eesti sadamaid on avatud või poolavatud veealade/akvatooriumidega. Arvestades kliimamuutusi, amortiseeruvad sadamarajatised kiiremini. Et kliimamuutuste mõjudega kohaneda, tuleb leida võimalus sadamate kaitserajatiste väljaarendamiseks ja otstarbeliste projektide rahastamiseks.
- Keskkonnavalaselt valdkonnaprobleemid, mida tuleb meretranspordis arvestada, hõlmavad järgnevat: õhusaaste laevadelt, reovesi laevadelt, naftareostus, laevakerede kattumisvastased värvid, ballastvee ja laevakerega seotud võõrliikide sissetoomine, laevadelt pärinev prügi, laevade põhjustatud müra (sh veelune), laevade põhjustatud lainetuse mõju rannikule, mõju elupaikadele ja liikidele.
- Veeteetaristu hooldus ja navigatsioonisüsteemide tagamine on olnud alarahastatud. Selleks, et tagada ohutu veeliiklus ja et tuletorne renoveerida, täites nende rolli nii navigatsioonimärgina kui ka merekultuuripärandi tutvustajana, tuleb tagada stabiilne rahastus.
- Ligikaudu 50% Eesti meremeestest töötab välisriigi lipu all sõitvatel laevadel. Karjäärivõimalused Eesti lipu all sõitvatel laevadel või Eesti laevandusettevõtetes on piiratud. Et tagada jätkusuutlik järelkasv, tuleb tugevdada Eesti konkurentsivõimeliseid ja luua merendussektorist positiivne kuvand ning kasvatada laevade arvu Eesti laevaregistrites.
- Lennunduse peamiseks väljakutseteks on CO2 emissioonide vähendamine ja COVID-19 kriisi ületamine. Maailma 27 000 lennukist seisavad 2020. aasta lõpu seisuga pooled lennukid maa peal. Suvel vähenes lendamine 90% ja Euroopa kulutas lennufirmade päästmiseks kokku 30,7 miljardit eurot.
- Eesti lennunduses on aastaks 2025 puudu 400 inimest kui lähtuda ettevõtete tänastest vajadustest, mis võib arenguperspektiive arvestades olla kuni 2 korda suurem. Probleemiks on tööjõu vananemine ja noorte spetsialistide vähenemine pealekasvu. Eesti lennunduse personali järelkasvu võtmeküsimus on see, kuidas leida sobivad kandidaadid õppima, kaasates teisi kõrgkoole ja töhustades koostööd kutsehariduses.

¹⁵ Vt [Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüsi](#) tulemusi.

¹⁶ Lähtudes eelneva analüüsi tulemustest, et vältida võimalikku autostumist toetavat mõju.

¹⁷ Euroopa Komisjoni 13.05.2020 suunised transporditeenuste ja -ühenduse järgjärguliseks taastamiseks – COVID-19 (2020/C 169/02).

| Indikaator | Tegelik 2017 | Tegelik 2018 | Tegelik 2019 | Sihttase 2020 |
|--|--------------|--|--------------|------------------|
| Liiklusõnnetustes hukkunute arv kolme aasta keskmisena Allikas: Maanteeamet | 60 | 62 | 55,6 | ≤ 50 |
| Ettevõtte juhtide hinnang Eesti transpordisüsteemile, rahuloluindeks Allikas: World Economic Forum, Global Competitiveness Index | 4,9 | 55,76 ¹⁸ (sihttase 2018 4,6) | 55,7 | 56 ¹⁹ |
| Ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käijate hulgas, % Allikas: Eesti tööjõuuuring | 20 | 20,7 | 20,6 | 25 |
| Maanteeliikluse keskmine kasv/SKP kasv, kolme aasta keskmisena, % Allikas: Maanteeamet; Statistikaamet | 14/17 | 14/25,7 | 11/13,1 | <11/22 |
| KHG heitkogused (kt CO₂-ekvivalenti)⁹ Allikas: Keskkonnaministeerium | 2 427,47 | 2 427,67 | 2369,05 | ≤ 2 405 |

Tabel 1. Transpordi tulemusvaldkonna hetkeolukorra indikaatorite täitmine

Üksikasjalikum hetkeolukorra analüüs on arengukava lisas.

¹⁸ 2018. aastast alates mõõdiku meetodika muutus ja pole enam võrreldav varasemate aastatega. Indeks ei kajasta piisavalt hästi Eesti transpordi taristu ja teenuste olukorda. Programmis kavatsene kasutada [EKI taristu konkurentsivõime indeksit](#).

¹⁹ Transpordiprogrammis määratud sihttase 2023. aastaks.

Foto: Silver Raidla



3.1.1. ITFi/OECD analüüsi põhijäreldused

Rahvusvaheline Transpordifoorum (ITF/OECD) on koostanud arengukavale Eesti transpordipoliitika hetkeseisu lisaanalüüsi koos struktuursete reformide soovitusetega ja selle uuringu raport on esitatud ka arengukava lisas. Kokkuvõtvalt on soovitusel järgmised:

1. teha analüüsi enne otsuste langetamist; suurendada transpordisüsteemi mudeldamise suutlikkust, et toetada poliitika kujundamist; jagada teavet saavutatud edu kohta lihtsasti mõistetavate tulemusnäitajate kaudu;
2. reformida asutuste struktuuri, mis on transpordipoliitika kujundamise alus; koondada strateegiline planeerimine ühte kohta, keskenduda tõhususstiimulele ja toetada sõltumatust otsuste tegemisel;
3. võtta riskianalüüsides tulemusi arvesse projektide väljatöötamisel;
4. uuendada põhjalikult taristuhankesüsteemi;
5. suhtuda transpordiprojektide tarbeks avaliku ja erasektori partnerluste rakendamisse ettevaatlikult ning rakendada neid strateegiliselt;
6. laiendada transporditaristu kasutamise maksustamist, et tagada stiimuleid säästev liikuvus ja tõhus transpordisüsteem;
7. rakendada laiemalt kasutusmaks ja reformida asutusi, et tagada hoolduse ja hangete tõhusus ning avada uusi võimalusi taristu rahastamiseks;
8. arendada põhja- ja lõunasuunalist raudteekaubavedu, pöörates eritähelpanu konteiner-ühendvedudele;
9. Eesti ei peaks püüdlema piirkondlikuks transpordikeskuseks saamise poole.

3.1.2. Arvestamine keskkonnamõju strateegilise hindamise²⁰ ettepanekutega

| Ettepanek | Kuidas on arvestatud |
|--|--|
| 1. Määratleda põhimõtete prioriteetsus, millest juhinduda; | 1. Taristupeatükis oleme prioriteetsuse välja toonud. |
| 2. Kavandada meetmeid terviklike meetmepakettidega ning seejuures lähtuda olemasolevatest meetmete tulu-kuluanalüüsides ja modelleerimise tulemustest; | 2. Arengukava üldpõhimõtetes kirjeldame, kuidas kasvatame modelleerimiskompetentsi, lähtume sotsiaal-majanduslikest analüüsides jne. |
| 3. Rõhutada vajadust siduda transpordivaldkonna arengu lõimimise olulisus maakasutuse planeerimisse; | 3. Peatükkides 3., 4., 6. ja 6.5 on seos maakasutuse ja planeerimisega välja toodud. |
| 4. Kajastada teadaolevad suuremad investeeringud ka arengukava eesmärkide ja tegevuste all; | 4. Investeeringud on koondatud arenguobjektide alapeatükki, lähtudes arengukavade üldloogikast. |
| 5. Konkretiseerida, kuidas hinnatakse programmide kooskõla arengukavaga; | 5. Peatükis 8 on välja toodud vahehindamiste loogika. |
| 6. Näidata ka eelarve teadus- ja arendustegevuseks. | 6. Eelarve kajastub koondvaates arengukava maksumuse prognoosis. |

²⁰ KSH on saadaval arengukava lisas. Täpsemalt ja pikemalt on vastused KSH ettepanekute kohta Arengukava kooskõlastustabelis.

3.2. Seosed “Eesti 2035” ja säästva arengu eesmärkidega

Neist eesmärkidest, mis on välja toodud säästva arengu tegevuskavas aastaks 2030²¹, on arengukavas esiplaanil eesmärk nr 11: **muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ning säästvaks**. Linna transpordivaldkonnas saab seda iseloomustada järgmiste näitajatega: peenosakeste (PM₁₀ ja PM_{2,5}) heide; liiklusõnnetustes kannatanud inimesed; ühissõidukitega, jalgrattaga või jalgsi tööl käijad. Linnaõhu kvaliteeti mõjutavad nii transpordiliigi valik (auto, ühissõiduk, jalgratas, kergliikur või jalgsi käimine) kui ka kasutatav kütus/energiaallikas.

Arengukavas käsitletakse liikuvust linnades ja kavandatakse transpordi negatiivsete keskkonnamõjude vähendamist. Arengukava rakendusdokument on transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm, mis hakkab tulevikus sisaldama ka praegu kehtiva liiklusohutusprogrammi sisu, milles on kinnitatud meetmed liiklusohutuse suurendamiseks.

Arengukavaga kasvatatakse transpordi keskkonnahoidlikkust ja edendatakse alternatiivkütuseliikide tarbimist. Täpsemad meetmed transpordis töötatakse välja koostöös Keskkonnaministeeriumiga.

Arengukava on kaudselt seotud ka säästva arengu eesmärkidega nr 3, 9, 13 ja 14. Neid viiakse ellu transpordi taristu ja liikuvuse programmiga ning valdkondlike arengudokumentide raames, millest transport moodustab ühe osa (nt sadamad, veeliiklus, lennujaamad jms ning nende keskkonnanõuded).

Arengukavaga panustatakse “Eesti 2035” kõikidesse strateegilistesse sihtidesse (inimene, ühiskond, majandus, elukeskkond ja riigivalitsemine). Täpsem panus on välja toodud arengukava lisas. Järgnevalt on kirjeldatud arengukava panustamist säästva arengu ja “Eesti 2035” eesmärkidesse:



Arengukava eesmärgi seosed "Eesti 2035" eesmärkidega: elukeskkond soodustab tervislike ja kestlike eluviise; arengukava eesmärk aitab täita kasvuhoonegaaside heitkogusega seotud sihti transpordisektoris ning saavutada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu sihttasemeid. Samuti toetab arengukava ligipääsetavuse indikaatori täitmist, kui see välja töötatakse.

| Tegevussuund 1: | Tegevussuund 2: |
|---|---|
| Seosed säästva arengu eesmärgiga 3: arendame säästva transpordi taristut, nt raudteed ja alternatiivkütuste taristut, et vähendada surmasid ja õhusaastet (3.6 ja 3.9). | Seosed säästva arengu eesmärgiga 3: viime ellu liiklusohutustegevusi, et kahandada liikluses hukkunute arvu (3.6); vähendame õhusaastet säästva liikuvuse arendamisega (3.9). |
| Seosed säästva arengu eesmärgiga 9: arendame välja transporditaristut, sh TEN-T võrgustikku ehk piiriüleseid lõike nii maanteedel kui ka raudteel Rail Baltica kaudu (9.1). | Seosed säästva arengu eesmärgiga 11: parema ühistranspordikorralduse, sh nutikama piletimüügisüsteemi kaudu muudame säästva liikumise mugavamaks ja kättesaadavamaks (11.2); viime ühistranspordi üle taastuenergiele (11.6). |
| Seosed säästva arengu eesmärgiga 11: arendame linnades säästvaid transpordisüsteeme, nagu ratta- ja trammideed, pöörame tähelepanu ruumi kvaliteedile (11.2 ja 11.3); ühendame eri piirkondi (11a). | Seosed säästva arengu eesmärgiga 14: viime suursaarte parvlaevaliikluse üle taastuenergiele, vähendades seeläbi ka veealust müra ja õhusaastet (14.1). |
| Seosed säästva arengu eesmärgiga 13: lähtume taristu arendamisel riskihinnangutest, mis arvestavad kliimamuutuste võimalikku mõju (13.1 ja 13.2). | |
| Seosed säästva arengu eesmärgiga 14: konkurentsivõimeliste veeteetasude ja keskkonnasäästlike rajatistega vähendame meretranspordi negatiivset keskkonnamõju (14.1). | |

4. Transpordipoliitika eesmärk ja valitud arengustsenaarium

Arengukava eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.

Arengustsenaarium valiti kaasamisprotsessi, ITF/OECD uuringu ja eksperthinnangute tulemusel.

Arengukava elluviimise eesmärk on tagada kogu transpordisüsteemi ligipääsetavus, ohutus ja nutikus, vähendades ühtlasi transpordisektori kasvuhoonegaase, suunates kaubavood maanteedelt keskkonnahoidlikele alternatiividele, s.o raudteele ja merele. Reisijateveos suurendame ühistranspordi kasutamist ja aktiivseid liikumisviise (käimine, jalgrattasõit jms) ning soodustame kergliikurite (nt mono- ja elektritõukerattad) kasutamist sõiduautode ja neile rajatud ruumi arvelt.

Järgnevalt toome välja arengukava peamised tulemusnäitajad.

- Seame eesmärgiks vähendada 2035. aastaks transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 1700 CO₂ kt-ni ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga. Seda on võimalik saavutada siis, kui rakendada kõiki arengukavas planeeritud poliitikasuundi. Rakendades lisaks fiskaalpoliitikat, on võimalik saavutada täiendavat säästu²¹.
- Suurendame 2035. aastaks raudteekaubaveo osakaalu võrreldes maanteetranspordiga 40%-ni (tonnkilomeetrites). 2019. aasta algtase on 26%.
- Vähendame 2035. aastaks liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30. Algtase on 55,6 viimase kolme aasta keskmisena.
- Kasvatame Eesti lipu all olevate kauba- ja reisilaevade (500 ja suurema kogumahutavusega) arvu ühelt 360-le.
- Ühendame Eesti välismaailmaga, kasvatades aastaringsete regulaarlennuliinide arvu 28-lt 40-le.

Arengukava korralduslik fookus on riigi transpordi planeerimise ja modelleerimise kompetentsi kasvatamisel, mille toel kujundada poliitikat ning tagada parem seos rakendatavate tegevuste ja strateegiliste eesmärkide saavutamise vahel. Transpordiliikide üleseks planeerimiseks ja poliitikasuundade tõhusamaks rakendamiseks tuleb reformida riigi transpordi institutsioonilist struktuuri, koondades strateegilise planeerimise kompetentsi ühte asutusse. Seda eesmärki tuleks järgida ka kohalikul tasandil. Koos planeerimiskompetentsi suurendamisega tuleb uuendada ja ajakohastada taristu rahastamise põhimõtteid, sh tõhustada varahaldust, rakendada põhimõtet „Kasutaja maksab“, et katta taristukulusid, ning tagada edaspidiste investeeringute võimekus ja taristu ülalpidamise kestlikkus.

²¹ Algtase 2400 kt. Vt [ITF/OECD analüüsi](#) ja [KPGM analüüsi](#) fiskaalmeetmetest.



Arengukava põhimõtted ja suunad:

- Säästva liikuvuse arendamise poliitika²². Eesmärk on vähendada transpordivahendite keskkonnajalajälge. Maanteetranspordi keskkonnajalajälje kahandamiseks kehtestatakse teekasutustasud saastenormide, kasvuhoonegaaside heitkoguse ja taristu koormuse alusel. Lähtutakse põhimõttest „Kasutaja maksab“ ning koostöös Rahandusministeeriumiga kaalutakse kütuste maksustamist nende kasvuhoonegaaside eriheitlemete ja energiasisalduse alusel. Peale väikse süsinikusisaldusega kütuste kasutuselevõtu tuleks tõhustada kõiki transpordiliike, ajakohastada sõidukiparki, kasutada suure energiasisaldusega kütuseid ning vähendada sundliikumisi, et saavutada energiasäästu²³ eesmärgid. Läbiva põhimõttena peame oluliseks, et transporditaristu disainimisel arvestataks ringmajanduse põhimõtteid, tõhustamaks loodusvarade kasutust, sh suurendades teisese toorme kasutust. Teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise direktiivi kohaselt (NEC) tuleb tähelepanu pöörata ka sellele, et Eesti täidaks 2030. a eesmärkidega seotud kohustust vähendada õhusaasteainete heitkogust võrreldes 2005. aasta tasemega (ÖVP)²⁴.
- Arendame transpordisüsteemi säästvalt. Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju arendab kavandatav investeering säästvat liikuvust (nt kui palju vähendab see keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat²⁵), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (eri transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning milline on võimalik sotsiaal-majanduslik mõju (kui palju parandab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühendust ja liikuvusvaesust ning vähendab autosõltuvust)²⁶. Hästi läbimõeldud ruumiotsused, eelkõige tiheasustusega piirkondades, ning nendest tulenev kvaliteetne ruumikeskkond ja transporditaristu (planeerimise liikuvushierarhia: jalgsi, jalgratta, ühissõiduki ja seejärel muuga) parandavad inimeste heaolu ning vähendavad õhusaaste ja müraga seotud negatiivset mõju tervisele ja keskkonnale, toetades ühtlasi majanduse arengut. Müra jm negatiivset keskkonnamõju tuleb kahandada ka teiste transpordiliikide puhul.

²² Jagatud kohustuse määruise alusel, 2018/842/EL.

²³ Energiatõhususe direktiivi alusel, 2012/27/EL.

²⁴ Kui meetmed rakendatakse ÖVP stsenaariumis ettenähtud mahu, peaks sellega kaasnema transpordivaldkonna NO_x-heitkoguse vähenemine 2030. aastaks vähemalt 39%, SO₂-heitkoguse vähenemine 86%, LOU-heitkoguse vähenemine 64%, PM_{2.5}-heitkoguse vähenemine 41% ja NH₃-heitkoguse vähenemine 47%.

²⁵ Suurendades tarneahela tõhusust, tuleks valida keskkonnahoidlikke lahendusi, korduskasutatavaid materjale jne.

²⁶ Arendatakse välja ühtne CBA metoodika, mis võetakse riiklikes tellimustes, projektides ja asutustes kasutusele.



- Kaubaveos (sh riiklikus) eelisarendatakse võimaluse korral mere- ja raudteevedu kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse multimodaalset taristut, mis võimaldab ökonoomset kaubavedu. Ka Euroopa Komisjoni roheline kokkuleppe üks eesmärgi on suunata suur osa praegu mööda maanteed toimuvatest vedudest (75%) raudteele või merele. Kaupade liikumine läbi Eesti võimaldab ettevõtetel pakkuda oma klientidele suurema lisandväärtusega²⁷ teenuseid kui vaid transiit.
- Meretranspordipoliitika uuel perioodil lähtume põhimõttest, et Eesti mereala on oluline osa Eesti Vabariigi territooriumist, kus viiakse ellu majandus-, kultuuri-, keskkonna- ja julgeolekuhuve. Samas teadvustame, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merendus saab areneda ainult edasiviivas ja tasakaalustatud rahvusvahelises koostöös. Oma geograafilise asendi tõttu soovib Eesti olla strateegiline partner ülemaailmses tarneahelas ja tagada, et Eestis pakutav transporditeenus on parima kvaliteediga. Samas on väga tähtsad ka keskkonnateemad, tagamaks, et Läänemere ressursse kasutatakse kestlikult.
- Õhutranspordis lähtume maailma ja Euroopa lennunduse arengutest ning Eesti lennuettevõtete ja -institutsioonide vajadustest, eesmärgiga aidata igati kaasa kodumaise lennundussektori konkurentsivõime tõstmisele nii siseriiklikul, kui ka rahvusvahelisel tasandil. Töötame selle nimel, et saada osa lennundustööstuse kasvust pärast koroonakriisi.
- Transpordisüsteem panustab Eesti majanduskasvu, töökohtade loomisse, kaubandusse ja liikuvusse. Et Eesti majandus oleks konkurentsivõimeline, tuleb tagada Eesti ühendatus muu maailmaga eri transpordiliigiti.
- Transporditaristut kavandatakse selliselt, et see toetaks inimestele vajalike igapäevateenuste kättesaadavust, oleks mugav, ligipääsetav ja kõigile ohutu. Taristu rajamisel pööratakse läbivalt tähelepanu ka kvaliteetse ruumi loomisele, et avalik ruum ja teenused (sh teed ja tänavad, ühistranspordipeatused ja sõlmpunktid, ühissõidukid) oleksid kõikidele inimestele ligipääsetavad, kasutusmugavad ja meeldivad olenemata nende vanusest, füüsilisest eripärast ja erivajadustest²⁸. See eeldab teenuse- ja universaalse disaini põhimõtete rakendamist transpordipoliitika loomuliku osana, seades esikohale avaliku sektori eeskuju.
- Taristu ja liikuvusteenuste kujundamisel peab tagama ohutud²⁹ liikumisvõimalused kõigile. Tähelepanu tuleb pöörata ka transpordivaldkonna töökeskkonnaga seotud heaolule, sh töövõime säilitamisele³⁰ ning ohutusjärelvalve tõhustamisele. Turvalise transpordisüsteemi tagamisel on juba üle kümne aasta lähtunud maailmapraktikas ja Eestiski käibel olevast nullvisiooni põhimõttest, mille kohaselt ei saa aktsepteerida olukorda, kus inimene liikluses hukkab või saab raskeid vigastusi. Seda aitavad saavutada nii liikumiste modaalsuse muutused (nt rongiliiklusega saab tagada ohutult suuremaid ühenduskiiruseid kui maanteeliiklusega), tarkade transpordilahenduste arendamine, aga eelkõige traditsioonilised liiklusohutust tagavad tegevused, nagu taristuehituse vastavus parimale ohutust tagavale praktikale, liikluses osalevate sõidukite ohutuse tagamine, riski maandavate funktsioonidega sõidukite osakaalu kasv liikluses, taristu nutikas juhtimine ning liiklejate teadmised, oskus ja valmisolek üksteisega arvestavalt ja ohutult liigelda.
- Liikuvusteenuste kujundamisel arvestatakse rahvastikusuundumusi, sh vanust ja arvu, elupiirkondade asustustihedust, liikuvusnõudlust, sihtkohti, sõlmpunkte ning mahte, et pakkuda sobivat, vajaduspõhist teenust. Ennustamatu või ebaregulaarse nõudluse korral võimaldatakse Eestis pakkuda graafikupõhisele ühistranspordile ka alternatiive, nt nõudepõhist transporditeenust. Nii saavad inimesed liikuda just siis, kui nad teenust vajavad.

²⁷ Nt täiendav töötlemine, komplekteerimine jne. Arendades transiitkaupade töötlemisega seotud tööstust ja teenuseid, loome uusi ärimudeleid ja töökohti, meelitame lisainvesteeringuid ning kasvatame maksulaekumist.

²⁸ 8-80 linnaplaneerimise printsiip kooskõlas ligipääsetavuse direktiiviga 2019/882.

²⁹ Lähtudes [liiklusohutusprogrammis](#) kokkulepitust.

³⁰ Tööinspektsiooni statistika näitab, et transpordi ja ka merenduse valdkonnas töötavad inimesed on rohkem ohustatud, nt Töökeskkonna ülevaade 2019 ja tööõnnetuste statistika, kus veonduse ja laondusega seotud valdkonnad on esiviisikus.

- Nutikas ja andmepõhine taristu planeerimine, mis on seotud jätkusuutliku maakasutuse ja transpordikorraldusega, on osa edukast transpordipoliitikast. Taristu planeerimisel kaalutakse ka digialternatiive (nt ummikute vähendamiseks juhtida liiklust nutikamalt). Nutika transpordisüsteemi tagamiseks on oluline paindlik õigusloome. Et suurendada uute tehnoloogiate kasutuselevõttu ning sellega kaasnevat ühiskondlikku heaolu ja hüvesid, lähtume õiguskeskkonna kujundamisel avatusest ehk uued teenused ja tooted (nt isejuhtivad sõidukid) peaksid olema lubatud, v.a juhul, kui nende kasutamisega kaasneksid ebaproportsionaalsed sotsiaalkulud. Et kujundada uuenduslikkust soodustavat õigusruumi ja reageerida muutustele võimalikult kiiresti, tuleb rakendada niinimetatud regulatiivset liivakasti, mis pakub tähtajaliselt kokkulepitud kontekstis erandeid katsetada liikluses/elukeskkonnas uudseid lahendusi, mida ei ole veel reguleeritud.
- Selleks et tehnoloogia arenguga kaasas käia ja muutusi edukalt juhtida, tuleb koostada transporditehnoloogia teekaart, mis käsitleb teadus- ja arendustegevust, selle rahastamist ning transporditeenuste hankimise ja regulatsiooni põhimõtteid.
- Kättesaadavam transporditeenus tänu tarkadele lahendustele. Nutikate transpordilahenduste rakendamise kaudu saab muuta transporditeenused eri ühiskonnarühmadele kättesaadavamaks, parandades seeläbi ligipääsu tööturule, suurendades sektori tõhusust ja kasvatades Eesti majanduse konkurentsivõimet. Olulised suunad on paberivaba tehnoloogiate integreeritus, majandamine, automatiseerimine ja nõudluse juhtimine. Arendustes juhindume tehnoloogianeutraalsuse põhimõtetest.
- Andmetaristu – lisaks riigi rollile andmete pakkujana on tarvis tagada andmete kogumine ja nende kättesaadavus. Riik võtab suurema rolli liikuvusandmete koondamisel (alates liiklusmärkidest, tee- ja ilmastikuandmetest, sadama külastajatest kuni metsaloomade liikumiseni), et soodustada nende alusel teenuste loomist. Töötame välja põhimõtted ning seda toetava õigusruumi andmete jagamiseks ja kasutamiseks.
- Transpordivaldkonna (jätkusuutlikuks) arenguks on tähtis rääkida kaasa transpordi haridus- ja teadussuundade seadmisel. Riigile on oluline kasvatada targa liikuvuse³¹ kompetentsi, sh võttes nutikate liikuvuslahenduste arendamisel arvesse eri valdkondade (nt energeetika, keskkonnahoid, ehitus ja transport) aspekte. Samuti panustab riik koostöös erasektoriga rakendusuuringutesse ja tegelike empiiriliste katseprojektide elluviimisse, et leida tippteadusele reaalelulisi rakendusi ja arendada koostööd erasektoriga nende turule viimiseks. Soovitatud suunad, mida teadus- ja arendustegevuses edendada, on uued keskkonnahoidlikud kütused, liikuvus kui teenus jm uudse tehnoloogia lahendused, isejuhtivad sõidukid (maal, õhus ja vees), materjalide taaskasutus transporditaristu ehitustehnoloogias ning liiklusohutust suurendavad lahendused inimese, taristu ja sõiduki tarbeks. Üha enam on tarvis eksperte, kelle teadmised ei piirdu vaid erivaldkonnaga, vaid hõlmavad protsessijuhtimise, tootearenduse, disaini ja tootmise digiteerimist, samuti transpordipoliitika sotsiaalmõjude tundmist ning oskusi teenusedisaini rakendamiseks.

31 Osana niinimetatud targa linna valdkondadest. Vt rohkem [siit](#).

Foto: Renee Altrov



- Kujundame lennundussektorit teenindava kompetentsikeskuse Eesti Lennuakadeemia baasil, mis tagab kõrgelt kvalifitseeritud lennunduspersonalit järelkasvu. Laiendada tuleb õppevaldkondi ja -mahte, et õpe oleks tulevikku vaatav ja vajaduspõhine, et õppetöös kasutataks uuenduslikke lahendusi (st tulevikuvajadusi arvestavat taristut ja treeningseadmeid) ning et õpe toetaks ja oleks sidustatud rohkem ettevõtlusega ja valdkonna arengusuundadega (digiteerimine lennunduses, mehitamata õhusõidukite kasutuselevõtt, küberturvalisuse arendamine). Nii on võimalik pakkuda konkurentsivõimelist koolitusteenust ka rahvusvahelisele turule.
- Tuleb teadvustada lennundussektori tähtsust ühiskonnale, talletada ja eksponeerida Eesti lennundusjalugu ning -kultuuri, siduda seda rohkem lennundusharidusega ja seeläbi valdkonda populariseerida. Transpordiameti näitel kaaluda transpordi mäluasutusena Transpordimuuseumi loomist (olemasoleva maantee- ja lennundusmuuseumi baasil)
- Nii eriotstarbeliste laevade kui ka hobi- ja huvilaevade ehitamise segmendis on konkurentsivõime suurendamise põhieeldus piisava kvaliteetse tööjõu kättesaadavus. Et kasvatada Eesti meretranspordisektori ja kalandusvaldkonna atraktiivsust ning tagada spetsialistide ja oskustööjõu järelkasv, loome valdkonna positiivset kuvandit, teeme tõhusamat koostööd teadus- ja haridusasutustega õppekavade nüüdisajastamisel ning täiendusõppe korraldamisel. Sektori tööjõu värbamiseks tagame ka konkurentsivõimelise maksukeskkonna. Tuleb pöörata rohkem tähelepanu hüdrotehniliste, veeteede ja sadamate ehituseks vajalike insener-tehniliste erialade õpetamisele ja praktikale ning Läänemere keskkonna seisukorrale. Tähelepanu keskmesse peaks võtma uurimis- ja arendustegevuse, mis toetab mereliste taastuvressursside kasutamist energeetikas ja keskkonnateadustes.
- Tulevik on seotud autonoomsete laevadega, millele tuleb rohkem tähelepanu pöörata, tuleb arendada nutikat veeteetaristut ning toetada paindliku õigusloomega. Väikelaevaehituse sektoris tuleb arendada tootarendusvõimekust, uute tehnoloogiate rakendamist tootmises ja tõhusat koostööd teadusasutustega.
- Seoses uute raudteeliinide ehitamisega ja raudtee-ettevõtjate vananeva personaliga suureneb vajadus raudteeinseneride jt järele. Raudteesektor vajab eriala ja töökohana populariseerimist. Selleks, et saaksime koolitada vajaminevad spetsialistid 1520 ja 1435 mm raudtee jaoks, tuleb analüüsida nende vajadust ning tulemuste alusel võtta meetmeid, et suurendada vastavate erialade populaarsust, ajakohastades õppekava, luues parema seose ettevõtlusega ning arendades koostöömudelit väliskõrgkoolidega. Raudteehariduse täiendamiseks tuleb koostöös Haridus- ja Teadusministeeriumiga töötada välja terviklik lähenemine³². Soodustada tuleb ka raudteesektoriga seotud ettevõtete loodavat innovatsiooni ja lisandväärtust, rakendades uusi ettevõtlussuundi ja tehnoloogiaid. Raudteesektori ettevõtetes on suur potentsiaal eri digiarenduste ja protsesside kasutuselevõtuks. Milleks on vajalikud automaatse rongi funktsioon (Euroopas arendatud ATO), rongi asukoha tuvastus ETCS (üks ERTMS osadest), rongi automatiseeritud reaktsioon takistustele ja ohtudele, automaatne intsidentide ennetus ja haldamine. Teadusasutuste ja koostööorganisatsioonidega, nagu Shift2Rail, tuleks arendada innovatsioonitegevusi, näiteks isejuhivate rongide katsetamise valdkonnas, sealhulgas 5G potentsiaali kasutamisel. Samuti tasub raudteinnovatsioonis kasutada asjade interneti (IoT) (nt veeremihoolduse vajaduse seireks), digikaksiku võimalusi (taristu seisukorra muutuste analüüsiks) jm uudseid tehnoloogiaid.
- Alternatiivkütuste ja nende taristu arendamise läbiv põhimõte on tehnoloogianeutraalsus. See tähendab, et riiklike investeeringute tegemisel lähtutakse alternatiivkütuse tehnoloogia küpsusest ehk sellest, kas pärast investeeringu või toetusmeetme lõppemist suudab tehnoloogia olla turul konkurentsivõimeline, ning tehnoloogia kasutuse põhimõttelisest sotsiaal-majanduslikust tasuvusest ja selle mõjust keskkonnale. Toetatakse keskkonnahoidlike kütuste, näiteks kodumaise biometaaniga kasutuselevõttu ning hoidutakse sekkumast konkurentsipõhisesse turumajandusse avalikult kasutatava alternatiivkütuste taristu rajamisel. Tähelepanu tuleb pöörata ka energiasüsteemide loomisele ehk transpordi kui lõppkasutusvaldkonna ühendamisele eri energiakandjate ja -vormidega, et optimeerida energiasüsteemi tervikuna, mitte iga sektori kaupa eraldi (näiteks elektrisõidukite laiemal kasutamisel soodustamise kaudu). Suurendamiseks keskkonnahoidlike erasõidukite kasutuselevõttu, toetame elektrilaadimistaristu loomist eramute ja kortermajade juurde.

³² Vt OSKA [raportit](#), kus on öeldud, et kogu TLM valdkond (transport, logistika, mootorsõidukite müük ja remont) vajab aastas juurde u 1300 inimest, mis on praegu üldiselt tasakaalus, aga alavaldkondade, põhitutsealade ja üksikute ametialade tasandil mitte.

- Et saavutada transpordis keskkonnahoidlik energiatootmine, toetame uute kütuste kasutuselevõttu, nagu (rohe)vesinik, ning teiste energiasäästu ja keskkonnahoidu soodustavate uute tehnoloogiate (nt muud uudsed energiasalvestid) katsetamist ja võimaluse korral kasutuselevõttu. Leiame, et ELi tasemel tuleb toetada vesiniku- ja muude taastuvate gaaskütuste tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõttu ning muuta vesinikutehnoloogia kättesaadavamaks ja konkurentsivõimelisemaks. Tehnoloogiaküpsuse ja konkurentsivõimelisema hinna saavutamiseks tuleb vesinikku kasutada ka bussiliikluses, raudteel ja meretranspordis.
- Taristuinvesteeringute planeerimisel arvestame riigikaitse nõudeid ning teeme sellealast koostööd Kaitseministeeriumi ja selle valitsemisalaga. Transporditaristu planeerimisel, projekteerimisel ja ehitamisel arvestame muu hulgas Euroopa Liidu kahese kasutuse nõudeid³³. Arendame mere-transpordivaldkonna ohutust ja turvalisust, et võimaldada nii Eesti üksuste liikumist kui ka liitlaste vastuvõtmist.

³³ Tagada asjakohased ja sujuvad mitmeliigilised ühendused nii tsiviil- kui ka sõjaväevaldkonnale.

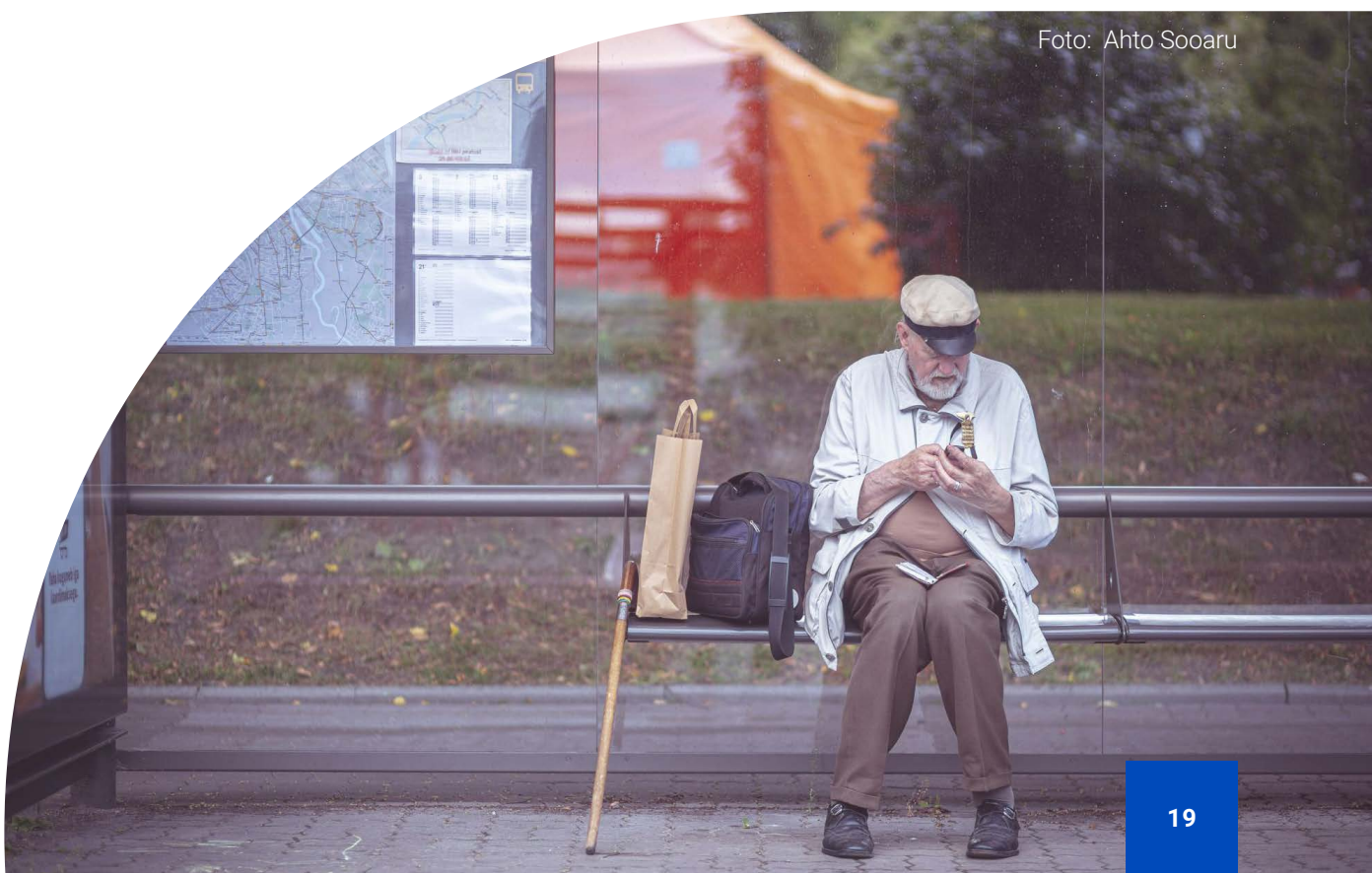


Foto: Ahto Sooru

5. Arengukava maksumuse prognoos

Arengukava rahastatakse riigieelarvest ja hõlmatud on ka välisvahendid. Raha eraldamist on täpsustatud riigi eelarvestrateegias esitatud transpordi tulemusvaldkonna ja arengukava programmi ulatuses. Peale riigieelarve aitavad arengukava eesmärgi saavutamisele oluliselt kaasa (sh ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi vahendid ehk nn CO₂ vahendid) ELi 2021.–2027. a finantsperioodi struktuurivahendid: Horisont 2020, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSI), Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid (Euroopa Regionaalarengufond ja Ühtekuuluvusfond), Euroopa ühendamise rahastu jne.

Arengukava maksumuse prognoosis (tabel 2) nimetatud kulude summa ei pruugi katta kogu arenguvajadust ning on ligikaudne ja arvestab 2025+ prognoosis 2021.–2024. a mahtudega. Tuludes kajastuvad kogutavad riigilõivud, saadav välisabi³⁴ ja transpordivaldkonna ettevõtelt saadavad dividendid. Detailne ja projektipõhine eelarve koostatakse programmi raames, kus tehakse sihtide saavutamiseks valikuid, lähtudes riigieelarvest ning Euroopa Liidu jm vahendite kasutusvõimalusest ja -piirangutest.

| (miljonites eurodes) | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | Kokku 2021–2035 |
|--------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------|
| TULUD | 242,8 | 351,4 | 641,9 | 674,8 | 555,2 | 265,2 | 150,2 | 148,2 | 123,2 | 75,6 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 3594,8 |
| KULUD JA INVESTEERINGUD | 703,7 | 747,9 | 1099,3 | 1232,1 | 1223,3 | 909,7 | 780,1 | 772,9 | 757,5 | 695,5 | 698,3 | 698,3 | 698,5 | 705,7 | 712,9 | 12435,7 |

5.1. Arenguobjektid

Arengukava koostamise ajal on olnud teada järgmised suuremad investeeringud (grupeeritult transpordi või sekkumise liigiti) ja projektid, mida on arvestatud ka maksumuse prognoosi kuludes.

Valitud arenguobjektid kujunesid arengukava koostamise käigus, investeerimisseminaride, ITF/OECD töö jm eksperthinnangute tulemusel.

Säästev linnaline liikuvus (ca 200 mln)

- Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh ehitame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi taastuvenergiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge, summas kuni 200 miljonit eurot. Rahastame üleminekut rohelisemale liikumisele, kasutades ELi struktuurivahendeid ja müügitulusid ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist.

³⁴ Nii suures osas, kui on kinnitatud.



Maanteed (kuni 1,94 mld)

- Ehitame kolmes põhisuunas (Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu) välja nutikad ja ohutud maanteed hinnangulise maksumusega kuni 1,7 miljardit eurot, et vähendada linnade aegruumilisi vahemaid ning suurendada liiklusohutust. Rahastame maanteede arendust riigieelarvest, kaasates võimalust mööda eravahendeid. Kuigi maanteede ehitamine ei toeta arengukava püüdlusi säästva transpordi arendamisel, on nende areng vajalik, et täita TEN-T direktiivi nõudeid ning pakkuda mugavaid, kiireid ja ohutuid linnadevahelisi liiklemisvõimalusi.
- Katame 2030. aastaks kõik riigi kruusateed, mille liiklussagedus on üle 50 auto öö-päevas, hinnangulise kogumaksumusega 200 miljonit eurot, et parandada liiklemise mugavust, vähendada tolmu mõju ja tagada teede parem läbitavus igal aastaajal.
- Viime ellu liiklusohutusprogrammi (tegevuskava) kogumaksumusega vähemalt 40 mln eurot, et aidata saavutada arengukava ohutusindikaatori sihttase. Rahastame liiklusohutustegevusi riigieelarvest.
- Muhu saare ühendamist mandriga tunneli või silla abil kaalub riik eriplaneeringu ja kaasneva keskkonnamõju hindamise tulemusena.

Raudteed (ca 2,3 mld)

- Elektrifitseerime 1520 mm raudteelõike, et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguse emissiooni ning aidata täita transpordi energiasäästu kohustust, mis läheb maksma kuni 300 miljonit eurot. Vähendame raudtee keskkonnajalajälge, kasutades ELi struktuurivahendeid ja müügitulusid ELi lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist.
- Suurendame 1520 mm raudtee kiiruseid, et vähendada aegruumilist vahemaad ja suurendada säästva pikamaareisitranspordi osakaalu kuni 160 km/h³⁵, mille ligikaudne maksumus on kuni 260 miljonit eurot. Kiiruste suurendamisel kasutame laenu- ja ELi struktuurivahendeid.
- Soetame uusi elektrironge, et parendada linnadevahelisi ühendusi summas kuni 120 miljonit eurot. Rongide soetamiseks kasutame 2021+ perioodi välisvahendeid.
- Arendame välja Rail Balticu kogumaksumusega u 1,6 miljardit eurot, mis rahastatakse vähemalt 81% ulatuses Euroopa ühendamise rahastust (CEFist) ja ülejäänud riigieelarvest. Seoses Rail Balticuga avaneb Eesti jaoks täiesti uus ärisuund transpordikoridori mõistes. Kaubavedude ja klientide leidmine ei seisa enam taristu valmimise taga. Et saavutada taristu valmimisel võimalikult varajases staadiumis konkurentsieelis, tuleb juba enne Rail Balticu valmimist luua põhja-lõunasuunaline raudtee kaubaveokoridor ja leida kaubaveost huvitatud kliente, s.o juurutada Rail Balticuga seotud ärimudeleid (nt nn merevaigurongi initsiatiiv³⁶, kaupadele lisandväärtuse pakkumine), leida võimalusi sünergiaks olemasoleva taristuga ja ettevõtetega. Rail Balticu reisijateveoks on samuti oluline tagada koostoime olemasoleva taristuga, sh 1520 mm raudteega. Et Rail Balticu raudtee kasutusvõimalusi laiendada (peale rahvusvahelise ka kohalik reisirongi-liiklus), tuleks silmas pidada potentsiaali rajada ja kasutusele võtta ka trassile ettenähtud kohalikud peatused³⁷ vastavalt nõudlusele ja koostoimes ülejäänud raudteevõrguga. Lisaks tuleb Rail Balticul leida raudteeveoettevõtjad, kes hakkavad tegelema rongide opereerimisega, et alustada sujuvalt reisijate- ja kaubavedu. Rail Balticu trassil võtame kasutusele parimad võimalikud ühendused³⁸ suure automatiseerimispotentsiaali ja muude teenuste võimaldamiseks.

³⁵ Vt Üleriigiline planeering Eesti 2030+. Raudtee kiiruste suurendamine on keskkonna suhtes mõistlik vaid juhul, kui see on elektrifitseeritud.

³⁶ Vt <https://ambertrain.eu>.

³⁷ Peatuste asukohad on välja valitud koostöös kohalike omavalitsustega maakonnaplaneeringute protsessis.

³⁸ Arengukava koostamise hetkel 5G. Samas on väljatöötamisel ja Sveisits katsetamisel FRMCS (Furute Railway Mobile Communication System), ELi toetatav rahvusvaheline standard peaks valmima 2022. aastal.

- Kiire rongiühenduse arendamine Peterburi suunal (sh piiriprotseduuride kiirendamine, ühenduskiiruste suurendamine jms) mõjuks positiivselt turismisektorile ja selle kaudu ka muudele majandusharudele, kuid see peab olema idanaabriga kokkuleppel ühine prioriteet, et vähendada sõiduaeg kahe linna vahel kahele-kolmele tunnile. Seda toetavad ka Eesti ettenähtud investeeringud taristusse kiiruste suurendamiseks ja elektrifitseerimiseks.
- Võimaluse korral tuleks edendada koostööd, mis võimaldab tuua Aasia kaupa Põhja-Euroopa turule mööda raudteed. Selleks tasub analüüsida koostöös Läti ja Leeduga regulaarse konteinerrongiliikluse algatamist Balti riikide ja Hiina vahel.
- Tartu-Riia ühendus. Jätkuvad investeeringud Tartu-Valga kiire ja mugava raudteeühenduse tagamisse. Potentsiaalse Tartu-Riia rongiühenduse³⁹ käivitamisel lähtume põhimõttest, et ühenduse loomine on otstarbekas, kui on olemas piisav nõudlus ning tagatud kiirem ühendusaeg võrreldes kommertsbussiliiklusega ja kahe riigi koostöös teenuse ühine finantseerimine avaliku teenindamise kohustuse seadmisel. Ühtlasi peab ühendus olema tasakaalukalt konkurentsivõimeline graafiku tiheduse ja väljumisaegade poolest.
- Tuleb algatada Tallinna ringraudtee⁴⁰ eriplaneering, et selgitada välja selle rajamise otstarbekus ja tasuvus etapiiviisil (põhja- ja lõunatrass). Tallinna ringraudtee all peetakse silmas raudteeühendust, mis kulgeb suunal Paldiski-Saue-Lagedi-Tapa, ja lisaks haru Soodevahest/Lagedilt Ülemiste poole, mis võimaldaks Ülemiste-Paldiski reisirongiliiklust. Ringraudtee perspektiiv on soodustada Paldiski sadamate ja piirkonna tööstus- ja logistikaettevõtlike arengut ning vähendada Tallinna-siseseid riske, kuna sellega juhitakse Tallinnast mööda idasuunalised kaubaveod, sh ohtlikud veosed, ning võimaldatakse raudteel liikuvat kaupa ümber laadida ühelt rööpmelaiuselt teisele.
- Kaalume Tallinna-Helsingi ühenduse perspektiivikut. Arvestades kahe pealinna lähedust, mis on maailmas ainulaadne ja millel on potentsiaali kasvada kaksikpealinnaks, ning peagi valmivat Rail Balticu raudteed, on suur potentsiaal kasvatada nii reisijatevedu kui ka kaubamahtu. Võimalik edasiarendus püsiühenduseks tooks endaga kaasa soodsa laiemal majandusmõju⁴². Nii Eesti kui ka Soome valitsus on väljendanud oma põhimõttelist poolehoidu Tallinna-Helsingi tunneli projektile⁴³. Tunneli elluviimise eeldused on selle sotsiaal-majanduslik tasuvus, maandatud julgeolekuriskid ning mõlema riigi suur huvi ja pühendumus selle projektiga edasi minna. Lisaks on oluline ELi toetus projektile (ehk tegemist oleks ka ELi prioriteediga TEN-T võrgustiku osana). Eesti jaoks on arengukava perioodil prioriteet Rail Balticu raudtee väljaehitamine ja tunneli ehitamiseks ei ole investeeringuid planeeritud, kuid kuna Tallinna-Helsingi tunneli projekti rajamise ettevalmistustööd (näiteks riigi eriplaneeringu elluviimine, projekteerimine jms) võtavad juba iseenesest vähemalt kümme aastat aega, siis on võimalik kaaluda nende tegevuste alustamist käesoleval perioodil.

Merendus (ca 165 mln)

- Viime suursaarte parvlaevaühendused üle keskkonnahoidlikule kütusele maksumusega kuni 35 mln eurot.
- Arendame veeteetaristut (kanalid, tuletornid, navigatsioonisüsteemid) summas 35 mln eurot.
- Toome rohkem laevu Eesti lipu alla, luues neile konkurentsivõimelise keskkonna ja toimivad infosüsteemid, tagame konkurentsivõimelised veeteetasud ning toetame kaldasektori arengut summas u 20 mln eurot.
- Arendame välja toimiva väikesadamavõrgustiku koos nüüdisaegsete teenustega. Uute väikesadamate arendamisel on kesksel kohal ohutuse tagamine, sadamakoha loodustingimuste sobivus ning juurdepääsuteede võrgustiku rajamine. Laienev väikesadamavõrgustik suurendab ka väikelaevade ja nende juhtide arvu.
- Tagame veete jäätumise korral ohutu ja efektiivse laevaliikluse olulisematesse Eesti sadamatesse suunduvatele ja väljuvatele laevadele summas 75 mln (kuni 2028). Töötame välja jäämurde teenuse jätkusuutlikku programmi.

Lennundus (ca 60 mln)

- Et n-ö laiendada lennuhooldussektori ja varuosade ladusid, tekitame uusi võimalusi lisaangaaride ja perroonidega eesmärgiga soodustada Eestis õhusõiduki varuosade tootmist.
- Aastaks 2035 avame elektri- või vesinikumootoritega õhusõidukitega regionaallennuliini.

³⁹ Arvestades vajadust ühitada seisukohad Läti vastavate arengukavadega ja teha koostööd.

⁴⁰ Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024.

⁴¹ Irdtorne arendatakse välja mitmel pool maailmas, sealhulgas kirjeldatakse seda üksikasjalikult Euroopa lennuliikluse korraldamise juhtplaanis, ning neid on arvukalt juba ka rakendatud.

- Loomemehitamata lennuliikluskorralduse keskkonna maksumusega u 5 mln eurot.
- Rekonstrueerime Tallinna lennujaama reisiterminali, suurendame läbilaskevõimet kuni 4,2 mln reisijani summas 38 mln eurot ning rekonstrueerime Kuressaare ja Ruhnu lennuradu summas kuni 6 mln eurot.
- Arendame lennujaama kui eri liikuvusteenuseid (inim- ja kaubaveoks) koondavat sõlmpunkti ja tugevdame selle ühendust muu linnas paikneva transporditaristuga. Lennu-, rongi- ja bussijaam moodustavad Eestis tervikliku ühisterminali värava, millel peavad olema parimad ühistranspordi otseühendused Tallinna ja Harjumaa piires ning väga hea juurdepääs jalgsi, rattaga ja kergliikuritega. Ülemiste kaubajaama lahkumine muudab võimalikuks ja vajalikuks rajada Rail Balticu raudtee alt tihe ja atraktiivne ristumisvõrgustik Tartu maanteest kuni Tallinna piirini. Tuleb jätkata lennujaamas toimuva maapealse transpordi (lennukite ruleerimine ja reisijatevedu) üleviimist alternatiivkütustele.
- Viime ellu irdtorni⁴¹ (remote tower) projekti maksumusega 7 mln eurot. Aastaks 2025 on irdtorni lahendused kasutusel. 2021: strateegia, mis, kuidas, kuhu, mis teenused; 2022: keskuse loomine Tallinnas; 2023: uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) katsetamine prototüüplennujaamas; 2024: algab irdtorni teenuse võimekuse loomine teistesse regionaallennujaamadesse.
- Lennuliiklusteeninduse AS töötab välja lahendused ning tehnoloogia kaugjuhitava lähi- ja lähenemislennujuhtimise tehnoloogia kasutuselevõtuks regionaallennuväljadel, luues ühise juhtimiskeskuse. See võimaldab osutada lennuliiklusteenuseid väikse liiklustihedusega lennuväljadel paindlikumalt ja kulutõhusamalt.
- Kui hinnasurve Tallinna lennuvälja lähi- ja lähenemisteenustele tugevneb, oleme valmis Tallinna lennuvälja ühendamiseks irdtorniga. Edaspidi muudame selle teenuse vajaduspõhisemaks ehk nõudmisel osutatavaks ja tekitame võimekuse pakkuda seda naaberriikidele, õhuväele jt.
- Vastavalt nõudlusele arendame lennujaama läbilaskevõimet. Tuleb jätkata lennujaamas toimuva maapealse transpordi (lennukite ruleerimine ja reisijatevedu) üleviimist alternatiivkütustele.
- Lennuhooldussektori ja tootmise suunatud arendamine eeldab riigile kuuluva taristu arendamist. Nii hooldus kui ka tootmine tekitab orgaaniliselt kaasneva nõudluse IT-lahenduste, laopindade, majutuse, toitlustuse ja muu seotud tegevusvaldkondadele.

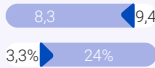
42 [Helsinki-Tallinna tunneli eeltasuvusanalüüs.](#)

43 VV otsus tunneli huvi kohta.



Foto: Operail AS

6. Tegevussuund 1. Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu

| Tegevussuund | Indikaatorid |
|--|--|
| Suurendame transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendame seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendame selle keskkonnajalajälge ning muudame taristul liiklemise ohutumaks. |  <p>2035: transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis⁴⁴ vähemalt 24%⁴⁵.</p> |

Selles peatükis on käsitletud transporditaristu arendamise põhimõtteid, sh kehtivad peatüki üldosas nimetatud põhimõtted kõikide transpordiliikide kohta. Üksikasjalikumad tegevused ja põhimõtted on kirjeldatud iga transpordiliigi kohta eraldi antud peatüki alapeatükkidena.

Taristu arendamise üldpõhimõtted

Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse esmajärjekorras nn nelja astme⁴⁶

printsipi: enne kui lahendada transpordiprobleem uue taristu ehitamisega, tuleb läbi kaaluda kõik muud alternatiivid, nt kas oleks võimalik lahendada probleemi nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega. Transpordisüsteemi planeerimisel tuleb läbivalt kõikidel planeerimistasanditel ja -asutustes (nii riigi kui ka kohaliku omavalitsuse (KOV) tasandil) arvestada eri liikumisviiside prognoositud nõudlust, kuid lähtuda tuleb põhimõttest, et riik saab vajaduse korral nõudlust suunata seatud arengueesmärgi järgi, nt ühendusaja, majandus- või keskkonnakulu vähendamiseks. Eesmärgist lähtudes tuleb lisaks valida transpordiviis, mida eelisarendada (maantee-, mere-, rööbas- või lennutransport vms, ühistransport, multimodaalsus, eratransport ja/või jagatud liikuvus).

Säästva taristu arendamise eeldus on liikuvuse nõudluse põhjuste ja soovitatavate eesmärkide analüüs, et selgitada, kas seda on võimalik ka muude lahendustega (sh digitaalsetega) saavutada. Taristut tuleb arendada ja planeerida põhimõttel „Jalakäija kõigepealt“. Natura 2000 (eel)hindamise vajalikkust tuleb kaaluda arengukava elluviimise järgmistes etappides, kui on hoomatavad tegevuse ruumiline ulatus ja aeg, ning vajaduse korral näha ette keskkonnamõju (strateegiline) hindamine koos vajalikus täpsusastmes Natura 2000 mõjude hindamisega.

Lähtume Eesti transpordisüsteemi arendamisel terviklike transpordikoridoride loogikast ja eri transpordiliikide mugavast ühilduvusest.

Linnadevaheliste (sh suuremate tõmbekeskuste vaheliste) ühenduste arendamisel vaadatakse maanteearendusi koos raudteeühendustega (kus võimalik, seal ka teiste transpordiliikidega) ja iga kord kaalutakse, kas on otstarbekas arendada

⁴⁴ Vt Eurostat.

⁴⁵ Lähtudes REKK 2030 eesmärgist saavutada 2030. aastaks transpordi taastuenergia osakaaluks 14%.

⁴⁶ Rootsi ja Soome transpordiametite eeskujul.



paralleelseid transpordiliike. Nt raudteekoridori läbilaskevõime ja kiiruste suurendamisel võib väheneda koormus paralleelselt kulgeval maanteel ja vastupidi.

Läbiveokauba turuosa säilitamine tänu konkurentsieelise loomisele. Riigi huvi teenindada läbi Eesti liikuvat kaupa tekib tänu suuremale maksutulule ja sektori panusele majanduskasvu. Oluline on Eesti impordi, ekspordi ja transiitkaubavoogude tõhus ning keskkonnahoidlik teenindamine.

Transiitkauba turuosa säilitamiseks on vaja tagada optimaalne⁴⁷ ehk naaberriikidega võrreldav ja riigile aktsepteeritav transiitkoridori taristu kasutamise hinnatase (lennuliiklus-, raudteetaristu-, veete- ja sadamatasude kombinatsioon). Konkurentsieelise loovad multimodaalne logistikataristu, kaubavedude digiteerimine, tervikliku veoahela haldamise teenuse pakkumine, transiitkaubale lisandväärtuse andmine, heade rahvusvaheliste suhete hoidmine ja arendamine ning Eesti transiidikoridori ühisturundamine. Et taristu toimiks tõrgeteta, on oluline säilitada kõikide transpordiliikide ja nende taristu sõltumatus Euroopa Liidu välistest osalistest.

Teeme multimodaalse kaubaveoteabe digitaalselt kättesaadavaks ja vastavatele ametkondadele aktsepteeritavaks. Lähtume andmete andmete ühekordse küsimise põhimõttest (once only) ning tagame koostöötalitusvõime teiste EL riikide süsteemidega⁴⁸, et võimaldada kaubaveoteabe piiriülest andmevahetust.

Läbiveokauba turuosa kasvu toetamiseks tuleb arendada transporditaristut selliselt, et see oleks piisava läbilaskevõimega ja kulutõhus. Üledimensioneeritud taristu arendamine halvab konkurentsivõimet suure arendus- ja ülalpidamiskoormusega ning tekitab alakasutuse tõttu suure taristukasutustasu ja lisakoormuse riigieelarvele. Eesmärk on tagada olemasoleva taristu piisav koormus, et saavutada mastaabiefekt. Eesti on oma geograafilise asendi tõttu soodsal positsioonil transiitkaubanduse arendamiseks.

Arendame teedetaristut kulutõhusalt

Eesmärk on, et ühistranspordi kvaliteet, ühendusaeg jms ei kannataks teetaristu puudujääkide tõttu. Taristuprojektide planeerimisel tuleb võtta arvesse projekti/objekti ja kasutajate kogukulu selle eluea vältel (lisaks ehituskuludele ka iga-aastased hooldusvahendid, liikuvusega seotud kogukulud), et tagada taristu püsiv kvaliteet ning riigi rahaline võimekus uusi projekte tulevikus ellu kutsuda, et vältida olukorda, kus taristu liigne amortiseerimine mõjuks negatiivselt liiklusohutusele või et iga-aastased hoolduskulud pärsiks uute projektide elluviimise perspektiivi. Taristu eluea kogukulu on üks investeringuobjektide rahastamise ja valiku kriteeriumeid. Kulutõhusaks taristu arendamiseks tuleb analüüsida taristuhangete süsteemi ja kaaluda taristuhangete tegemise raamistiku väljatöötamist, mis käsitleks mh alternatiivhankemeetodite kaasamist (nt töövõtja varajast kaasamist). Suuremahuliste taristuprojektide ehitamiseks kaalutakse eri rahastamisvõimalusi, sh averust ehk avaliku ja erasektori koostöömodelit (ingl *Private Public Partnership* – PPP⁴⁹).

⁴⁷ Et tagada Eesti ettevõtete ekspordi konkurentsivõimeline hinnatase, on oluline, et transiitlogistika tagaks oma mahuga taristu piisava kasutuse. Optimaalne hind väljendub seega nii laekunud kasutustasudes kui ka vajaminevas dotatsioonis, et koguarvestuses ei tuleks transiitliiklust subsideerida.

⁴⁸ Vastavalt [eFTI direktiivile](#). Arengukava esimestel aastatel selgitame välja ühtse juurdepääsupunkti rajamise vajalikkuse.

⁴⁹ Valmistame ette esimesi PPP rakendamisskeeme transpordis. PPP katseprojekti ex post hindamistulemusi tuleb edasiste projektide valiku põhimõtete kirjeldamisel arvestada.

Vähendame transporditaristu keskkonnajalajälge ja kohaneme kliimamuutustega, lähtudes kliimamuutustega kohanemise arengukavast⁵⁰.

Transporditaristu kavandamisel juhindutakse põhimõttest „Kasutaja maksab“. See tähendab, et taristu kulumise katmiseks vajaminevad rahalised vahendid tulevad muu hulgas taristu kasutajalt (v.a jalakäijad, jalgratturid jm aktiivsete liikumisviiside ja kergliikurite kasutajad), samuti seda, et transpordivahendite negatiivne keskkonnamõju on hinnastatud (s.o keskkonnavaenulikud valikud on kallimad) eesmärgiga suunata inimesi valima keskkonnahoidlikum alternatiiv või katma oma valiku negatiivse mõju kulud ühiskonnale.

Taristuehituses tuleb samuti keskkonnajalajälge vähendada ning alternatiivide valikul jalajälg välja arvutada ja tehtavas valikus seda arvestada, sh pöörata tähelepanu pinna- ja põhjavett ning elurikkust säästvate taristuehitus- ja -hooldustavade rakendamisele (sh pestitsiidide kasutamise mõjule ja võimalusel alternatiivide eelistamisele). Tähelepanu tuleb pöörata ka taristuobjektide rajamisel nende koosmõjule ja kumulatiivsele mõjule teiste olemasolevate ja teadaolevalt kavandatavate taristuobjektidega ning arvestada tee kui terviku mõju (mitte analüüsida vaid üksikuid projekteeritavaid lõike eraldi). Taristuehituses kasutatakse võimalust mööda sekundaarmaterjale, nagu aheraine ning ehitus- ja lammutusjäätmed, kui see on sobilik ja konkurentsivõimeline. Selle kaudu püütakse suurendada sekundaarmaterjalide kasutamise osakaalu riigi taristuobjektidel ja nõnda suurendada ringmajanduse põhimõtete rakendamist (nt põlevkivi aheraine).

Oluline on, et nii era- kui ka avalik sektor vähendaksid oma tegevuse negatiivset keskkonnamõju. Seetõttu tuleks kaaluda põhimõtte „Kasutaja maksab“ rakendamiseks ja kasvuhoonegaaside heitkoguse vähendamiseks nende põhimõtete väljendamist nii riigi aktsiisipoliitikas (võttes aluseks kütuste energiasisalduse ja nende kasvuhoonegaaside eriheite⁵¹) kui ka teistes modaalsel nihet soodustavates majandusmeetmetes ning seadma need eesmärgiks ka kohalikul tasandil (nt kohaliku liikluse rahustamine, ummikumaksud, ühistranspordi ja kergliikluse arendamine jms).

Kohaliku tasandi investeeringute kavandamisel ja meetmete väljatöötamisel on seetõttu koostöös kohalike omavalitsustega oluline tagada kooskõla arengukava eesmärkide ja põhimõtetega. Muu hulgas on KOVidel riiklike investeeringutoetuste taotlemisel soovituslik strateegilise dokumendi olemasolu⁵² – nt kui KOV planeerib investeeringuid transporditaristusse, võiks KOVil olla kehtestatud strateegia, kust nähtub, kuidas perspektiivne investering panustab säästva transpordi, ohutuse ja konkurentsivõime kasvatamisse ning regionaalsete vajaduste, hea ruumiplaneerimise korralduse vm eesmärkide saavutamisse⁵³. Analüüsime võimalust muuta kohaliku omavalitsuse korralduse seadust strateegiliste lisadokumentide koostamise kohustuslikkuse osas.

Tähelepanu tuleb pöörata ühistranspordipeatuste ja sõlmpunktide kvaliteedile (mugavad ümberistumisvõimalused, valgustatus, ilmastikukaitse, ligipääsetavus jne) ning nendeni viivatele teekondadele, samuti auto, jalgratta ja kergliikurite parkimise tingimustele. Fookuses on peatuste aastaringne ligipääsetavus, mis eeldab asumitest peatustesse viivate teedel universaalse disaini põhimõtete järgimist ning aastaringset kvaliteetset hooldust. Samuti peavad olema ühistranspordivahendid ligipääsetavad.

Transporditaristu toimimine erandolukordades

Tähelepanu peab pöörama nii piisavale kütusevarule⁵⁴ kui ka piisavale alternatiivkütuste taristu toimivusele ning riskide hajutamiseks aktiivsete liikumisviiside kättesaadavusele kriisiolukordades. Kriisi või eriolukorra lahendamist soodustavad avaliku sektori paindlikkus ja transpordisüsteemi mitmekesisus.

Elutähtsate teenuste toimepidevuse korraldamisel kriisi või eriolukorra ajal on fookuses eri transpordiviiside toimivuse tagamine mahus, mis on vältimatult vajalik. Üksikasjalikud kavad ja kriisivalmidusmeetmed koostatakse nii valdkondlikult kui ka transpordiliikide üleselt.

⁵⁰ [Kliimamuutustega kohanemise arengukava](#).

⁵¹ Praegu on aktsiisid kehtestatud 1000 € liitri kohta, olenemata kütuse energiasisaldusest või selle CO₂-heitkogusest. Nt mootoribensiini aktsiis on praegu 0,563 €/l, varihind CO₂ suhtes oleks 244 €/t; diislikütuse aktsiis (enne COVID-19 meetmeid) on 0,493 €/l, varihind CO₂ suhtes on seega 184 €/t. Samas on diisli eriheide 3,172,67 kg CO₂ e/l ja bensiinil 2,3922 kg CO₂ e/l.

⁵² Kaalume vastava strateegilise dokumendi koostamise juhendi väljatöötamist.

⁵³ Seda soovitab ka [Euroopa Kontrollikoda](#). Sisuliselt peavad investeeringud toetama nt CO₂ eesmärgi saavutamist tervikuna ehk isoleeritud ja üksikud investeeringud ei ole abikõlblikud.

⁵⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/115052020008?leiaKehtiv>.

6.1. Alavaldkond „Ohutud teed“

Arendame maanteid, et muuta liiklemist mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja suurendada liiklemise ohutust.

Ehitame kolmes põhisuunas (Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu) välja nutikad ja ohutud maanteed, et vähendada linnade aegruumilisi vahemaid ja suurendada liiklusohutust. Töötame põhimaanteedel, sh Via Baltica koridoris, 5G-valmiduse loomise nimel.

Jätkatakse põhimaanteed arendamisega, lähtudes eelkõige liiklusohutusest ja nõudlusest⁵⁵

Teede arendamisel tuleb lisaks hinnata, kui palju parandab investeering tööstusalade ja elupiirkondade ühendust ning mis on investeeringu regionaalne mõju. Arendamisel tuleb arvestada ka elurikkuse säilitamise vajadusega, mh tagada rohevõrgustiku sidusus ja liikide liikumisteede toimimine, planeerides vajalikesse kohtadesse ökoduktid jt liikide läbipääsu ja ühtlasi liiklusohutust tagavad rajatised. Lisaks on teede rajamisel vaja taastada ehituseelne sarnane looduslik taimeestik, et säilitada sellele konkreetsele kohale iseloomulikud looduskooslused.

Ohutuskaalutlustel tuleb vajaduspõhiselt vähendada ka selliste maanteed piirkiiruseid, mille kvaliteeti ei ole parandatud ega turvalisemaks ehitatud (sh kruusateed). Töötame 2021.–2022. a välja detailse IRAP-süsteemiga sarnaneva indikaatori, kooskõlastades metoodikat Euroopa Komisjoni poolt samal ajal loodava indikaatoriga.

Kõvakattega kohalikud teed on võrdselt olulised nii bussi kui ka autoga tööle minekuks, haridusele ja avalikele teenustele kättesaadavuseks ning kaubaveoks. Autoga liikumisvõimaluste tagamine on kriitilise tähtsusega hajaasustusega piirkondades, kus pole majanduslikult mõistlik pakkuda raudteeühendust ega tihedat bussiliiklust. Tuleb tagada kohalike tömbekeskuste ja maakonnakeskuste hea transpordiühendus, et luua eeldused ettevõtluse arenguks kohalikes tömbekeskustes ja neid ümbritsevas hajaasustusega piirkonnas. Üle-eestilise autostumise ohjeldamiseks on mõistlik edendada auto, ühissõiduki kombineerimist jalgratta või kergliikuritega, jagamismajandust ning selle eelduseks olevat hästi toimivat andmevahetust ja tehnilist võimekust nii linnas kui ka maal. Muu hulgas loome eeldusi selleks, et suurendada alternatiivsete uudsete transporditeenuste pakkumist maapiirkonnas koostöös kohalike kogukondade, erasektori ja kohalike omavalitsustega.

Kohalike omavalitsuste teede (ja kaasneva taristu, nt sildade) arendamisel tuleb eelisjärjekorras parandada ühistranspordi, transiitliikluse ja ettevõtlusega seotud sõidu- ja kergliiklusteede seisukorda.

Tähelepanu tuleb pöörata ka kliimamuutustega kohanemisele taristu arendamisel, et tagada kruusateede sõidetavus kevaditi ja liiklusohutus talviti. Arvestada tuleb ka muid kliimamuutusest tingitud mõjusid transporditaristule.

See, millised riigi kruusateed viiakse kõvakatte alla, oleneb ennekõike liikluskoormusest, raskeveokite osakaalust ja asjaolust, kas tee on vajalik ühistranspordi ja/või võimaliku ettevõtluse teenindamiseks. Arvestada tuleb ka üldmõju tee piirkonnas elavate inimeste elukeskkonnale.

Selleks, et vähendada survet juhtumipõhisteks investeeringuteks⁵⁶ ning parandada riigieelarve ja võimalike investeeringute prognoositavust, suurendatakse iga-aastaselt KOVidele antavat teehoiutoetust, mis võimaldaks paindlikumaid investeeringuid⁵⁷, sh vabadust objektide valikul, et investeerida ka näiteks säästvatesse alternatiividesse.

⁵⁵ Pidades silmas taristu arendamise üldpõhimõtteid (vt ptk 5), sh nn nelja astme printsiipi.

⁵⁶ Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtted.

⁵⁷ Lähtudes asjaolust, et lisarahastuse vajadus on iga aasta väga suur, kuid praegu käib lisarahastuse ja juhtumipõhise toetuse saamine taotlusprotsessi kaudu.

Tasakaalustatud veondussektori areng

Et katta transporditaristu kulusid ja saavutada keskkonnanäesmärgid, rakendatakse veondussektorile teekasutustasusid. Keskkonnahoidlikele transpordivahenditele üleminekut soodustatakse näiteks sellega, et heitmevabadele kütustele tehakse soodustusi või kasutatakse muid poliitikainstrumente.

Tänapäeva teedevõrk on projekteeritud autorongidele maksimumpikkusega 18,75 m. Sellest pikemaid autoronge saab ohutuskalutlustel teedele lubada ainult eriloo alusel. Koostöös erialaliitudega analüüsitakse marsruudipõhiseid vajadusi ja täpsustatakse liiklemistingimusi.

Samuti on oluline hoida korras riigi piiripunktid ja tagada nende läbilaskevõime, aga ka veokite ootealade toimimine ja kvaliteedi parandamine⁵⁸.

Muu hulgas tuleb arendada raskeveokitele mõeldud taristut piiriülese koostöö kaudu. See annab suuna ja kindluse ka transpordiettevõtjatele, et nad teaksid, millistesse sõidukitesse on otstarbekas investeerida. Peame oluliseks, et alternatiivkütuste taristu arendamisel soodustataks digilahenduste kasutuselevõtmist, mis võimaldaks tarbijatel saada asjakohast teavet (laadimispunktide asukohad, laadimisvõimsus jm) ning edendada alternatiivkütuste taristu rajamist ja kasutamist piiriülesele kogu ELi ulatuses, sh TEN-T põhivõrgu teedel.

6.2. Alavaldkond „Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt“

Suurendame raudteel kiirust, et vähendada aegruumilisi vahemaid, ja parandame ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust. Suuname nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Suurendame raudtee tihedama kasutamisega selle positiivset mõju keskkonnale.

Investeeringud raudteesse aitavad vähendada vajadust investeerida tulevikus maanteedesse, suunates nõudlust säästvale ja ohutule liikumisviisile. Uute raudteeühenduste arendamisel lähtume üldistest taristu arendamise põhimõtetest⁵⁹, sh sotsiaal-majanduslikust tasuvusest (sh selle mõjust looduskeskkonnale, võttes kasutusele leevendavaid meetmeid nt rajades ökodukte jne), alternatiivide võrdlusest ning potentsiaalsetest reisijate- ja kaubavoogudest. Alates uute rongide kasutuselevõtust ja suure osa raudtee rekonstrueerimise järel on 2013. aastast rongireisijate arv kahekordistunud⁶⁰. Selleks, et kasvu jätkata, tuleb suurendada kiirust raudteel (saavutades kiirema ühendusaja võrreldes maanteetranspordiga) – kasvatada läbilaskevõimet, sh luua möödasõidukohad, õgvendada kõverikke, jätkata raudteeülesõidukohtade ohutustamist, luua suuremate linnade vahel võimalused peatusteta rongisõiduks, jätkata raudteeületuskohtade eritasandiliseks ümberehitamist, kus võimalused alternatiivseks raudteeületuseks puuduvad; maksimeerida olemasolevate ülesõitude ohutust, et jõuda 2035. aastaks Tallinnast Narva ühe tunni ja neljakümne viie minutiga, Tartusse ühe tunni ja kolmekümne minutiga ning Viljandisse ühe tunni ja kolmekümne minutiga. Lisaks saab tänu Rail Balticale rongiga Pärnusse neljakümne viie minutiga. Soovime reisijate arvu kasvatada 20 miljoni reisijani.

Rongiliiklus on reisijatele kõige ohutum transpordiliik

Raudteel tuleb ka kiiruste suurendamisel panustada oluliselt ohutusse, sh uuendada liiklusjuhtimissüsteemid, vajaduse korral ehitada eritasandilised ristumised⁶¹ jm tehnilised ohutusmeetmed. Lisaks tuleb arvestada, et aeglasemalt sõitvate rongide läbilaskvus liigselt ei kannataks (s.o tagatud möödasõiduvõimalused), ning pöörata endiselt tähelepanu ennetus- ja teavitustegevusele, et parandada liiklejate teadlikkust ohutust käitumisest (nt raudtee ületamisega kaasnevatest ohtudest). Täpne kiiruste suurendamise kava peab seega arvestama ka üldisi arengukavas kirjeldatud taristuarendamise põhimõtteid, sh sotsiaal-majanduslikku tasuvust.

Lisaks kiiruste suurendamisele tuleb tihendada reisirongiliiklust ning lõimida seda regionaalse ja kohaliku bussiyhendusega, mis eeldab nõudlusele vastava veeremi olemasolu, piisavat raudtee läbilaskevõimet ja koostoimet teiste transpordiliikidega.

⁵⁸ Suurendada parklate arvu ja parandada seal pakutavaid teenuseid (WC, pesuvõimalus, WiFi jne).

⁵⁹ Vt [taristu arendamise üldpõhimõtte](#) peatükki.

⁶⁰ Vt [eelmise arengukava tulemusanalüüsi](#) peatükki.

⁶¹ Hinnates perioodiliselt vajadust, suunaga muuta liikumisteed võimalikult ohutuks.

Raudtee potentsiaali ärakasutamine

Kolme peamise eesmärgi (kaubaveo suunamine raudteele, reisijateveo populariseerimine ja raudteel kiiruste suurendamine) saavutamiseks on mõistlik panustada raudteevõrku tõhususse. Selle nimel tuleks võtta kasutusele telemaatilisi rakendusi⁶², et parandada infoliikumist, ja minna üle alternatiivkütustele. Lähtudes kulutõhususest, tehnoloogiaküpsusest ja keskkonnamõjudest, on seega mõistlik tihedalt kasutatav osa raudteetaristust järk-järgult elektrifitseerida – mh on elektriveeremise soetushind, opereerimis- ja ülalpidamiskulud diisliga võrreldes soodsamad. Sõltuvalt tehnoloogia arengust ja kättesaadavusest on lisaks raudtee elektrifitseerimisele võimalus võtta kasutusele mõni muu alternatiivkütus, näiteks vesinik. Raudteelõikudel, mis on väiksema kasutuspotentsiaaliga, tuleb saavutada nullheide, lähtuvalt investeeringu kulutõhususest koostoimes ülejäänud raudteega.

Et raudteekasutust ka edaspidi suurendada ja muu hulgas linnaregioonide raudteetranspordi potentsiaali ära kasutada, tuleb pöörata eritählepanu olemasoleva taristu kvaliteedi parandamisele ja kasutusmugavusele – luua intermodaalseid terminale (ümberlaadimisplatsid, haruteed, terminalid, raudteerambid jaamad, ühendused tööstusparkidega jms) ja teha investeeringuid, et suunata kaubavahetus maanteelt raudteele ning reisijateveos ühendada raudteed teiste liikumisviiside ja liikuvusteenustega, samuti suurendada raudtee kiiruseid (sh ERTMS⁶³ kasutuselevõtmist). Kasutajale on oluline tervikteenuse kiirus, ligipääsetavus (nt peroonile) ja mugavus, mis koosneb peale rongis veedetud aja ka ajast, mis kulub kodust raudteepeatusesse ja sealt nt bussi või rattaga lõpp-punkti liikumisele.

Valga-Võru-Koidula ühendust on plaanis kasutada kaubaveoks.

Raudteetaristu haldamise mudel ja maksustamine

Riikliku dotatsiooni vajadus ja selle maksmise põhimõtted kujundatakse vastavalt turu olukorrale, ebapiisava tulubaasi puhul peab riik tagama avaliku taristu ettevõtjale puuduolevad vahendid, et tulud ja kulud oleksid tasakaalus. Taristutasude poliitikat kujundatakse terviklikult transpordiliikide üleselt poolpikas perspektiivis, pidades silmas nii õigusruumi piiranguid, ELi kliimaeesmärke kui ka modaalnihet maanteelt raudteele ja autodest ühistranspordi alternatiivide olemasolu korral.

Arvestades Eesti väiksust ja lähtudes eesmärgist olla võimalikult tõhus, on strateegiliseks suunaks ühtne taristu haldamine Eestis ning Rail Balticu puhul Balti riikide üleselt. Sealjuures peavad raudteetaristu kasutustasud olema stabiilsed ja võimalikult prognoositavad, et tekitada turuosalistes usaldust ning soodustada veelgi raudtee kasutamist (modaalnihet).

⁶² EL raudtee telemaatiliste rakenduste veeb.

⁶³ European Railway Traffic Management System – Euroopa raudteeliikluse korraldamise süsteem, mis on digiraudtee selgroog. ERTMS võimaldab parandada läbilaskevõimet (rongide vahet pole vaja nii pikana hoida, st lüheneb blokkpiirkond) ja tagab raudteehutuse kiirusel kuni 500 km/h.



Foto: Elron

6.3. Alavaldkond „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport”

Muudame meretranspordisektori konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendame selle muu taristuga.

Ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

Sadamate konkurentsivõime sõltub paljuski juurdepääsust sadamale, riigipiirini viivast transpordikoridorist tervikuna. Ühenduste kavandamisel tuleb tagada reisijate ja kaupade sujuv liikumine võimalikult lähedale nende lõplikule sihtkohale või multimodaalse logistikaskeemi puhul ümberlaadimiskohale või transiitjaamale.

Eesti laevandusettevõtetele ja meremeestele tuleb tagada järjepidevalt võrdsed konkurentsitingimused muu maailmaga. Meetmete kavandamisel on oluline nende prognoositavus ja ajas kohandatavus. Vahetute ja teadmispõhiste otsuste tagamiseks on oluline parandada merendussektori statistika kättesaadavust ja kvaliteeti (ettevõtete peamised majandusnäitajad, sektoris hõivatute arv ja osatähtsus, sadamakülastused, sadamate kaudu liikuvate kaubavoogude ja reisijate hulk jne).

Et soodustada laevaehitus- ja -remondisektorite ettevõtete arengut, tuleb riigina analüüsida võimalusi kapitalimahukate laevandussektori investeeringute (nt laevade ostu) soodustamiseks ja meetmete rakendamiseks (nt riiklike tagatiste süsteemi arendamist), mis toetavad ettevõtete konkurents- ja ekspordivõimet.

Merendus on ohutu ning merekeskkonna seisund on paranenud

Läänemere tiheda veeliikluse tingimustes suureneb laevaliikluskorralduse osatähtsus ohutuse tagamisel. Ohutu veeliikluse tagamine tugineb paljude näitajate koostoimele, nagu hüdrograafiliste mõõdistustööde usaldusväärsed andmed, taristu, liikluskorraldus, ohutud laevad jne. Vanimad mõõdistusandmed on pärit aastast 1940, seega on oluline vajaliku navigatsiooniteabe olemasolu ja kättesaadavus ning uudsed lähenemised teabe edastamiseks või kättesaadavaks tegemiseks.

Veeteed, mis viivad riiklikult ja regionaalselt tähtsatesse sadamatesse, peavad olema rekonstrueeritud, tänapäevased, regulaarselt hooldatud ning aastaringsest kasutatavad. Jäämurdeteenuse tagamiseks ja veete taristu kestlikuks arendamiseks ja hooldamiseks töötame 2022. aastaks välja veete hoiukava. Rahvusvaheliselt ja ka riiklikult on põhitähtis otsingu- ja päästetööde ning merereostustõrje teenuse kättesaadavus Eesti vastutusalas. Keskkonnaohu ennetamiseks rakendame kaasaegset mereseiresüsteemi.

Keskkonnahoidlikuks ja ohutuks meretranspordiks:

- soodustame emissioonivaba merendust laevade kaldaelektrivõrku lülitamise abil sadamas seismise ajal (OPS – on-shore power supply) või analoogsete keskkonnasäästlike tehnoloogiate kasutamist (nt soodsamate tariifide ja maksudega ning võimaluse korral ka toetamisega);
- aitame võtta kasutusele energiatõhusaid moodsaid tehnoloogiaid, nagu automaatsildumisseadmete, laevade alternatiivkütuste kasutuselevõtu eelistamine ja punkerdamisturu loomine;
- suurendame jäätmete ringmajanduse osakaalu meretranspordis;
- diferentseerime sadamatasud lähtuvalt keskkonnakriteeriumidest, et vältida konkurentsi keskkonnasäästu arvelt;
- muudame laeva teekonnad operatiivseks ja väldime laevade asjatut seismist reidil või sadamates, kasutades digilahendusi ning rakendades põhimõtet „Just in Time“;
- lausmõõdistame üldkasutatava veete ja laevatatavad siseveed;
- toetame teaduspõhiste lahenduste väljatöötamist keskkonnasäästlike laevakütuste ja tehnoloogiate ning digiteerimise valdkonnas; tagame üldülise mereolukorra teadlikkuse ja pideva infovahetuse.

Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut

Avalik sektor peab tagama soodsa keskkonna merendussektoris tegutsevatele ettevõtetele, kolmanda sektori institutsioonidele ja inimestele. See tähendab nii õiguslikku baasi, avalikult kasutatavat taristut, avaliku sektori pakutavaid teenuseid kui ka merenduse arengut toetava juhtimisstruktuuri tagamist. Seadused ja teised õigusaktid peavad võimaldama merendussektoril konkurentsivõimeliselt ja efektiivselt rahvusvahelisel turul tegutseda, tagama turul vaba konkurentsi ning ohutus-, turvalisus- ja keskkonnanõuete täitmise. Juhtimisstruktuuriga tuleb tagada, et eri ministeeriumide haldusalas olevad küsimused ei killustuks ning avalikul sektoril oleks tervikuna ühtne ettekujutus merenduse arenguvajadustest ja -võimalustest. Teiseks on avalikul sektoril oluline roll merendusklasteri arengueelduste loomisel tegevuste ja toetamise, sh rahvusvahelistes organisatsioonides osalemise kaudu. Seda alates konkreetsetest sektorit toetavatest projektidest, nt merenduse kompetentsikeskus, kuni kaudsemate tegevusteni, mis võimaldavad sektoril infot ja kogemusi vahetada. Avaliku sektori tegevused peavad olema eesmärgipärased ja efektiivsed ning toetama sektori tegevusi ja koostööd.

Teeme tervikliku mereõiguse revisjoni kõigis valdkondades, et tõhustada koostööd eri ministeeriumide vahel ja valdkondlikku juhtimist.

Rannäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuri edasikandmist

Randluse suuremad funktsioonid on kohaliku elukeskkonna, elustiili ja kultuuripärandi säilitamine, vastavate töökohtade loomine ning nende merenduse vastu huvi tundvate inimeste kasvatamine, kes asuksid tulevikus tööle merendussektoris. Rannäärse ettevõtluses on kesksel kohal turism ja kalandus, mis on omavahel seotud nii taristu kui ka tegevuste kaudu.

Muudame kliendisõbralikumaks väikelaevajuhtide koolituse eksamikeskonna ning teeme väikelaevade registreerimise nõuded paindlikumaks ja kliendile mugavamaks, kasutades selleks uudseid käsitusi, vähendades samas halduskoormust. Ühtlustame ka väikelaevajuhtide väljaõpet Euroopas tunnustatud tasemega, et parandada Eesti kui mereriigi mainet.

Merekultuuripärandi puhul tegeleme rannamajanduse arenduse teaduspõhise planeerimisega.

Eestis on uuenduslik ja konkurentsivõimeline meretööstus

Meie meremajandusel on lahendada hulk ülesandeid: Euroopa mastaabis suure mahuga reisiliikluse teenindamine, sh siseliinidel, kavandatavate suureenergeetikaobjektide ehitamine ja hilisem teenindamine ning kaubaveo rahvusvahelise konkurentsivõime suurendamine. Soodsa keskkonna olemasolu korral on võimalik kohalikku meretööstust arendada. Koosmõjus laevandussektori konkurentsivõime projektiga ja sadamates tehtavate lisaväärtust andvate tegevuste kasvuga areneb ka kaldasektor. Sadamataristu tõhusaks kasutamiseks tuleks arendada sadamapiirkondades uusi lisaväärtusega teenuseid (nt kergmontaaž, jäätmekäitlus, laevaremont vms).

Lisaks arengukavas toodule on plaan koostada arengukava esimesel aastal merenduspoliitika valge raamat, millega seada üksikasjalikumad poliitilised ootused. Sealhulgas saab valget raamatut muuta arengukava muutmata. Kui valge raamatu sisu läheb vastuollu arengukavaga, saab äärmisel juhul algatada arengukava muutmise.



Foto: Kaupo Kalda

6.4. Alavaldkond „Eesti linnulennult. (Otse)lendudega ühendatud Eesti”

Tuleviku Eesti lennundus on roheline, digitaalne ja innovatiivne. Et tagada majanduse konkurentsivõime, hoiame Eesti ühendatuna, arendame lennundussektori uusi ärisuundi ja digiteerime õhutransporti. Et parandada inimeste heaolu ja piirkonna konkurentsivõimet, on oluline arendada Eesti (otse)ühendusi Euroopa ja selle sõmlennujaamadega⁶⁴.

Eesti lennunduse tulevik on **lennuteenused, lennukaubandus, digitaalne lennuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus ning lennundustööstus.**

Töötame selle nimel, et Euroopa Liidu lennunduspoliitika raamistik arvestaks liidu äärepiirkondade vajadusi hoida ja arendada otseühendusi. Euroopa õhuruumi ümberkorraldus peab tagama ohutu ja jätkusuutliku lennuliikluse. Eesmärgiga vähendada Euroopa Liidu lennundussektori keskkonnajalajälge, toetab Eesti ühtse Euroopa taeval kontseptsiooni kiiret rakendamist Euroopa Liidus.

Lennunduse areng ja selle roll majanduskasvu suurendamisel on tihedalt seotud innovatsiooni ja digiteerimisega. Investeeringud, mis tehakse era- ja avaliku sektori tehnoloogiasse ning innovatsiooni, aitavad tugevdada Euroopa juhtrolli rahvusvahelises lennunduses. Eesti panustab infotehnoloogjavõimekuse kompetentsiga lennunduse küberjulgeoleku suurendamisse.

Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmpunkt

Tagame tingimused Aasia turgude teenindamiseks ning tekitame sünergia Rail Balticuga – loome toimiva ja tõhusa lennukaupade jaotuskeskuse Tallinna Lennujaam ASI kaudu, mis läbi kasvatame lennunduse kaubamahtusid eelkõige kaugemate sihtkohtadega (eeskätt Aasia). Kaubamahtude kasvu tulemusel suurendame tööhõivet, elavdame majandust ja sektori konkurentsivõimet. Eesti-Hiina lennunduskokkulepe toetab Aasia turu avardamise võimalusi. Sarnased kahepoolsed lepingud on plaanis sõlmida veel teiste Aasia riikidega.

Soovime 2025. aastaks kasvatada kaubavedu kolmandatest riikidest kuni 50 000 tonnini aastas⁶⁵. Tallinna lennujaama kaubamahu teenindamise hetkevõimekus on 50,000 tonni jaoks. Kaubamahu tõstmiseks 100,000 tonnini on tarvis täiendavaid investeeringuid (nt maapealse teeninduse seadmed).

Reisilennud ja ühenduvus maailmaga

Arendame otseühendusi, sh sõmlennujaamadesse, et tagada võimalikult suur sihtkohtade katvus, sh ühe ümberistumisega (40 aastaringset regulaarliini aastaks 2035). Olles Euroopa Liidu ääremaa, peame tunnistama lennunduse arendamise kulukust, samas näeme Eesti ühendatavuse parendamise võimalusena ühenduste suurendamist olemasolevate lennundussõlmpunktidega lõppsihtkohtadesse. Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega.

Eesti reisijate liikumisvõimaluste tagamiseks tuleb panustada ka Eestis tegutsevate lennuettevõtjate tegevusse (suurema lubatud riigiabi andmise kaudu), et olukorras, kui teised vedajad lendamisvõimalusi ei paku, saaks siinse turu nõudlust täita majanduse toetamiseks esmavajalike lisasihtkohtadega.

Et tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, on strateegiliselt oluline jätkata Tallinna Lennujaam ASI julgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

Tallinna ühendatud lennujaam

Tallinna lennujaama linnasisene asukoht on väärtus, mida hoida ja millest maksimaalselt kasu saada. Lennujaama

64 Frankfurt, London LHR, Paris CDG jt. Olulised on ühendused ka Euroopa pealinnadega üldisemalt (Viin, Kopenhaagen, Amsterdam jt).
65 2021. a 20 000 t/a, 2022. a 30 000 t/a, 2023. a 40 000 t/a, 2024. a 50 000 t/a.

ja linnavaheline ühendus on tagatud nii trammi- kui ka bussiliiklusega (sh regionaalselt). Samas tuleb rohkem tähelepanu pöörata keskkonnaaspektidele, mh tervikvaatele, kui hästi on lennujaam ligipääsetav ja ühenduv eri transpordiliikidega (sh jalgsi ja jalgrattaga), milline on selle (elu)keskkond ja koostoime Ülemiste piirkonnaga (nt tulevikus ka Rail Baltica terminaliga).

Ülelendude mahu suurendamiseks teeme piiriülest koostööd Kaug- ja Lähis-Ida suunas, loome *cutting edge*'i tehnilisi võimalusi ning parandame õhuruumi ühiskasutust riigi tasakaalustatud eestvedamisel.

Viime ellu FINEST programmi koostöös Soome peamise aeronavigatsiooniteenuse osutajaga ANS Finland⁶⁶, maksumusega u 4 mln eurot. Programmiga võetakse kasutusele integreeritud lennujuhtimissüsteem, ühtlustatakse lennujuhtimisprotseduurid ja arendatakse kübervaldkonda jm piiriüleseid koostöötegevusi. Sellega muudame lennuliiklusteenuse efektiivsust ja parandame läbilaskevõimet, tehes seda dünaamilise piiriülese teenuse osutamise kaudu. Suurendame ohutust, parandame läbilaskevõimet ning muudame lennutrajektorid sirgemaks ja optimaalsemaks, millega kaasneb ka keskkonnahoidlikkus.

Tulevikuväljundina mõtleme ka Tallinna ja Helsingi lähenemisalade (TMA – Terminal Control Area) tihedamale koostööle ning teistele kulu- ja keskkonnatõhusust pakkuvatele lahendustele.

Mehitamata õhusõidukid kui tuleviku transpordiviis

Mehitamata lennuliikluse korralduse keskkonna loomine, arvestades Siseministeeriumi valitsemisala huvisid. 2021. a on loodud mehitamata õhusõidukite käitajatele kaardirakendus, kus on kuvatud geograafilised piirkonnad (alad). 2022. a süsteem võimaldab kahepoolset suhtlust mehitamata õhusõiduki käitaja ja liikluskorraldajaga, samuti on loodud liidesed Lennuameti mehitamata õhusõidukite registriga. Aastaks 2030 tekitame mehitamata õhusõidukipõhise pakiveo laadimiskeskuste väikelennuväljadele.

Võtame kasutusele mehitamata õhusõidukite liikluskorralduse süsteemi (UTM) ning loome reeglid ja tingimused mehitamata õhusõidukite opereerimiseks (*U-Space*) 2024. aastaks. Kasutades ja arendades uusi tehnoloogiaid, loome lennuliikluskorralduse süsteemi, mis tagab mehitamata lennuliikluse ohutu koostoimimise mehitatud lennuliiklusega. Lisaks lennuohutuse tagamisele loob *U-Space* võimaluse uute teenuste tekkeks ja laiemaks kasutuseks (nt pakivedu linnakeskkondades ja piiratud ligipääsuga piirkondades, järelevalve- ja kontrolltegevused ehitusvaldkonnas, metsanduses ja põllumajanduses, inimeste transport jne). Kokkuvõttes toetab *U-Space*'i taristu loomine eri teenuste arendamist, mis on paindlikumad, keskkonnasäästlikumad ning väiksemate kapitali- ja tegevuskuludega, elavdades riigi majanduslikku keskkonda tervikuna.

Maailm liigub aina enam e-kaubanduse poole ja suurte teenusepakujate puhul muutub järjest olulisemaks kauba kättetoimetamise kiirus, seega näeme väikelennuväljadel võimalikku vaheladude rolli. Elektrilennukite ja suurte mehitamata õhusõidukite turule tulek tekitab vajaduse ja võimaluse kaupade kiiremaks liigutamiseks väikelennuväljade kaudu.

Loomes võimalused elektrilennukite kasutuselevõtuks üleriigiliselt ja lennutaksoteenuste innovatsiooni reisijateveoks.

Keskkonnasõbraliku lennundustööstuse arendamine

Praegu ei ole õhusõidukite hooldusettevõtlike laiemaks viljelemiseks ega lennundustööstuse arendamiseks Eestis kõiki vajalikke/soodsaid tingimusi (taristu, majanduskeskkond jne). Õhusõiduki hooldusettevõtlike laienemist tuleb Eestis tervikuna soodustada (tagades konkurentsivõime kasvuks rahvusvaheliste konventsioonide ülevõtmise, kasutades võimalikke maksusoodustusi, luua head tingimused lennuvälja julgestusaladest väljaspool oleva õhusõiduki hoolduseks, samuti kasutades ära e-residentsuse potentsiaali). Selle tulemusel hakatakse Eestis rohkem tegema õhusõiduki liini- ja baashooldust ning laiendatakse õhusõidukite varuosade ladustamise võimalusi ning areneb kiiremini lennundustööstus. Maailma lennundustööstuse hetkeolukord (elkõige tervisekriisi mõjul) on loonud Eesti ettevõtete jaoks suurepärased võimalused lennundustööstusesse sisenemiseks. Selleks kujundame konkurentsivõimelist keskkonda, mis võimaldaks lennukitööstuse/hoolduse ettevõtetel Eestisse laieneda.

⁶⁶ FINEST programmi koostöö rakendub aastal 2022. Programmi tegevuste ajakava võib ulatuda kuni aastani 2030.

6.5. Alavaldkond „Keskonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“

Arendame linnapiirkondades ühendatud liikuvust, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside arendamisse ning lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh arendame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi taastuvenegiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge.

Linnapiirkondades on oluline transporditaristu eesmärk säästva liikuvuse soodustamine, sh aktiivsete liikumisviiside kasutamine. See tähendab, et linnades ja äärelinnades on prioriteediks kergliiklus ja ühistransport (ning nende koostoime) – seda nii teedehitusel kui ka aastaringsel hooldusel. Riiklike investeeringute ja toetuste saamisel on eelis säästva liikuvuse arengukavade⁶⁷ olemasolu omavalitsustes.

Paremini ühendatud, hästi toimiv ja ligipääsetav ühistransport

Ühistranspordi hea toimimise eeldus on ühistranspordi korralduse vajaduste arvestamine juba maakasutuse planeerimisel (planeeringud, projekteerimistingimuste andmine, ehitus- ja kasutusload, investeeringud). Nii riigi kui ka KOV maakasutuse planeerimisel tuleb senisest enam seda arvestada ning planeerimistavad sellega vastavusse viia.

Selleks, et linnapiirkondades eelistataks säästvamaid liikumisviise, tuleb suurendada ühistranspordi teenindusareaali ehk viia teenus inimestele lähemale ja ühendada peatused paremini teenustega (nt arstiabi, kaubanduskeskuste, haridus- ja noorsootöösutuste ning elu- ja töökohtadega). Samuti on oluline tervikliku/liikideülese planeerimise abil parandada eri

67 Sh rattastrateegiad, muud vastava sisuga arengudokumendid või nende kajastumine maakondlikes arengustrateegiates.



Foto: Erge Jõgela

(ühis)transpordiliikide koostoitmet (nt rongid, bussid, regionaalne ühistransport, jalgratta või kergliikuri jagamise teenused jms). Ühistranspordi ühtne korraldamine võimaldab ka finantsvahendeid tõhusamalt kasutada. Transpordiliikide ja graafikute ühitamise ja parema omavahelise seostamise tulemuste võimendamiseks on vaja arendada (uusi) mugavaid ja kiireid ümberistumisi võimaldavaid sõlmpunkte. Selle juurde kuulub hästi ühendatud „Pargi ja reisi“ parklate loomine linnade⁶⁸ piirile või kaugemates sõlmpunktides paiknevatesse ühissõidukipeatustesse ja teistesse sõlmpunktidesse koos jalgratta parkimistaristuga neile, kes liiguvad hõredama asustusega tagamaalt ja linnalähedastest tiheasustatud aladelt linnadesse.

Lisaks on vaja lühendada ühistranspordi ühendusaegu. See tähendab ülejäänud liiklusest eraldatud ühistranspordi koridore⁶⁹ arendamist, s.o luues ummikutundlikes piirkondades ühistranspordiradasid ning arendades suurlinnades kergrööbastransporti ja rakendades ühistranspordi prioriteedisüsteemi.

Toetame aktiivsete liikumisviiside kasutust

Säästva liikuvuse edendamiseks ja jalgrattakasutuse soodustamiseks tuleb välja arendada kasutajasõbralikud, funktsionaalsed ja ohutud rattateevõrgustikud linnapiirkondades⁷⁰, arvestades mh kergliikureid (tasakaaluliikur, elektritõukeratas, tavaline tõukeratas, elektrirattastool jms). Seda suunda toetavad tugevalt Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood ning 2020 avaldatud targa ja kestliku liikuvuse strateegia⁷¹, kus säästva liikuvuse arendamine on üks prioriteete. Rattateevõrgustiku rajamise eesmärk on võimaldada turvalisi igapäevaliikumisi (tööle, lasteada, teenusteni, kooli, koju jm) ning parandada töhüsa ühistranspordi kättesaadavust (aktiivsete liikumisviiside ja kiire ühistranspordi kombineerimisega). Suurema koormusega ja/või kitsamatel tänavatel on oluline eraldada liikumisviisid selgelt, nii et ka jalakäijad ja jalgratturid/kergliikurid saaksid turvaliselt üksteisest eraldi liikuda.

Linnaliiklust tuleb rahustada tänavaruumi kujundamisega (kitsamad sõidurajad autodele, haljastus, tänaväärne parkimine, liikluskorralduse muutmine, nt sõidukiiruste vähendamine, ühesuunalised tänavad jm). Standardid tuleb viia vastavusse aktiivseid liikumisviise soodustava linnaruumi eesmärgiga. Meeldivalt kujundatud linnaruum ja hea liikluskorraldus tagavad õige kiirusrežiimi, võimaldavad paremini ja õigel ajal märgata teisi liiklejaid ning nendega arvestada. Säästvate liikumisviiside eelistamist soodustavad ka väikse emissiooni tsoonid või muud piirangud/stiimulid linnasüdames⁷². Aktiivsete liikumisviiside edendamisel ja inimeste käitumisharjumuste muutmisel on oluline kujundada arengukava eesmäärke toetavat kommunikatsiooni.

Kvaliteetse liikumiskeskonna loomiseks ning autokasutusele konkurentsi pakkuvate liikuvusteenuste loomiseks ja toimimiseks on oluline luua süsteemne ülevaade ning info inimeste liikumiste, liikumiste eesmärkide ja liikumisviiside valiku põhjuste kohta.

Kvaliteetne linnaruum on uuenduslike teenuste ja konkrentsivõimelise ettevõtluse kasvulava

Linnapiirkonnad on ka ettevõtluse ja majanduse sõlmpunktid, mille hea toimivuse eeldus on inimeste, kaupade ja info liikumine. Selle tõhustamiseks ja keskkonnahoidlikkuseks on vaja katsetada ja välja töötada uusi transpordilahendusi, mis ühendaksid ühistransporditeenused, logistika, mitmeliigilise transpordi ning uued tehnoloogiad (robotid, mehitamata õhusõidukid jt).

Uuenduslike liikuvusteenuste, nagu sõidujagamise, autode ja kaubikute lühirent, jalgrataste ja elektritõukerataste ringlus, kullerteenused, makse- ja sõiduinfosüsteemide integreerimine ning ühtsete liikuvusteenuste pakettlahendused, edukus sõltub väga hästi toimivast ühistranspordi baasteenusest ja aasta läbi kõikide elanikurühmade jaoks heas seisukorras olevatest tänavatest. Uued liikuvus- ja kaubaveoteenused võimaldavad muuta liikumisviiside kombineerimise mugavamaks, kiiremaks ja ohutumaks ning vähendavad sõltuvust isiklikust autost.

Tähtis on riigi ja KOVi suutlikkus kohaneda (sh õigusruumis) uute turule tulevate liikuvusteenustega ning valmidus lõimida neid olemasolevasse transpordisüsteemi, keskendudes sõidukite liikumise asemel inimeste ja kaupade liikumisele ning teenuste kättesaadavusele. Samal ajal tuleb arvestada, et uued transpordi- ja logistikatehnoloogiad võivad lahendada praeguseid liikuvuse ja keskkonnaga seotud probleeme, kuid samas tekitada ka uusi lahendamist vajavaid kitsaskohti.

68 Nt HOL ning Tallinna Transpordiameti [kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs](#) väljatoodud kohad Tallinnas.

69 Sh võimaluse korral terve koridori ulatuses.


70 Sh ühenduvuseks linnapiirkondadega tervikeekondade moodustamiseks ning väikelinnades ja maapiirkonnas, vähemalt suuremate tänavate ja liiklussõlmede juures (nt liigipäas rongipeatustele).

71 Vt [2021.–2027. a perioodi planeerimisest](#) ja [Festi lähtekohtadest ühtekuuluvuspoliitika rahastamisprioriteetidest](#) ja [targa ja kestliku liikuvuse strateegia](#).

72 Sh KOVidele selliste meetmete kujundamiseks vajaliku õigusruumi loomine.

7. Tegevussuund 2.

Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport

| Tegevussuund | Indikaatorid |
|--|---|
| Toome ühistranspordi inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks, planeerides seda targemalt ning kasutades nutikamat piletimüügi korraldust. | 2035. a: ühissõidukiga, jalgrattaga ja jalgsi liiklejate osakaal ⁷³ 55%, sh linnapiirkondades 60% (liikumisviiside modaalnihke mõõtmiseks).  |

Liikuvuse korraldamise üldpõhimõtted:

Liikuvuspoliitika keskne eesmärk on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on kõige tähtsam muuta kogu reisijatekond mugavamaks ja kiiremaks. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavust (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse), ühistranspordiliinide toimivust, ümberistumisaegade mõistlikkust (graafikute ühildamine) jms, et pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Muu hulgas tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, põimides nt rattaringluse ühistranspordiga ühtseks tervikteenuseks, laiendades seeläbi ühistranspordi efektiivset teeninduspiirkonda.

Teenuste hankimise põhimõtted

Raudteel Eesti-siseste ühistranspordiühenduste tarbeks sõlmitakse reisiringide puhul otselepingud, kuni otsustatakse praegune veeremipark asendada uue veeremiga, millega koos kaalutakse riigihanke tulemusena operaatori valimine.

Riigihangete planeerimisel tuleb eelistada energiasäästlike ja keskkonnahoidlikku kütust tarbivate sõiduvahendite kasutamist, mis aitab saavutada riigi keskkonna-, kliima- ja energiatõhususe eesmärke, ehk vähendada ühistranspordi keskkonnajalajälge. Riigisektor näitab keskkonnahoidliku käitumisega transpordi korraldamisel ja eri transpordiliikide kasutamisel eeskuju (nt keskkonnahoidlike hangete kaudu jne). Sellele aitavad kaasa nii keskkonnahoidlike maantee sõidukite direktiivi⁷⁴ alusel rakendatavad keskkonnahoidlikud maantee sõidukite hanked kui ka era- ja ärisektor, kes saaksid luua sünergia riigi seatud eesmärkidega.

73 Vt Statistikaameti tabelit TT230 – hõivatud soo ja töökäimise viisi järgi.
74 Mõju u 86 kt/CO₂e vähenemist aastas.



Viime kogu Eesti avalikult korraldatud bussitranspordi üle taastuvenergiale⁷⁵ keskkonnahoidlike ühistranspordihangete kaudu. Linnadetoetame alternatiivkütustekasutuselevõttu tervikuna aastani 2024 koosselektribussidelaadimistaristuga⁷⁶. Pärast 2025. aastat kasutame aina rohkem turutingimustele vastavat ja konkurentsivõimelist tehnoloogiat, mis toetust enam niivõrd ei vaja. Tagame keskkonnahoidlike maantee sõidukite osatähtsuse kasvu avaliku sektori hangetes, et toetada vähese heitega liikuvust⁷⁷.

Samuti tuleb soodustada järjepidevat üleminekut sõiduvahenditele, mis on sobilikud üldise ligipääsetavuse tagamiseks, sh erivajadustega inimeste teenindamiseks, ning ümbritseva taristu, infoedastuse jms universaalseks kujundamiseks. Eesmärk on toetada ka uudseid lahendusi ja soodustada nutilahenduste kasutuselevõttu riigihangete tingimuste kaudu. Vähendame ühistranspordi keskkonnajalajälge.

Reisilaevaliikluses jätkame tööd selle nimel, et Eesti oleks välisküllastajatele kiirelt ja mugavalt kättesaadav, mida toetab nüüdisaegne keskkonnahoidlik taristu, ning et kaubaveod toimiksid tõrgeteta. Uute võimalike ühenduste loomiseks on vaja teha teostatavus- ja tasuvusuuringud ning võimaluse korral kavandada investeeringutoetused. Analoogselt lennuliiklusega tuleb kaaluda võimalusi rahvusvaheliste regionaallaevaliinide toetamiseks garantii-, laenu- või toetusmeetmetega.

Parvlaevahenduste pidamisel on peamised kriteeriumid ühenduse keskkonnahoidlikkus, stabiilsus ja liiklustihedus ning parvlaevade sõidugraafikute vastavus elanike vajadustele, samuti ühendatus muude transpordiliikidega.

Riigisisene lennundus

Eesti-sisene lennundus on vajalik eelkõige lisandväärtusena ning on kulukas teenus lähtuvalt Eesti väiksusest ja hajaasustusest. Tuleb tagada tarbijale soodsad ühendused, kasutades võimaluse korral alternatiivseid transpordiliike. Lennuteenuse hinnastamisel järgime aina enam põhimõtet „Kasutaja maksab” piirkondades, kus on muu transpordivõimalus tagatud. Tagame kvaliteetse ja mugava lennuühenduse Tallinnast Hiiumaale, Saaremaale ja talvehooajal Ruhnu ning jätkame olemasolevate regionaalsete lennuväljade tegevuse toetamist, et panustada lennuväljade seisukorra säilitamisse ja võimaldada lennuväljade tegevust laiendada. Tulevik kuulub õhustranspordi innovatsioonile reisijateveos. Eesti hajaasustuse tõttu aitab riigisisene lennundus ühendada piirkondi ja edendada regionaalpoliitikat.

⁷⁵ Arvestuslikult oleks kogu avaliku sektori tellitava ühistranspordi heide kasvuhoonegaaside inventuuris 0.

⁷⁶ Vastavalt [direktiivile](#) tuleb avaliku sektori hangetes tagada teatud hange piirmäära ületamise korral riiklike eesmärkide täitmine aastateks 2025 ja 2030. Nt, et 2025 oleks hangetes vähemalt 23,1% keskkonnahoidlike kergsõidukeid, 7% keskkonnahoidlike veoikeid ja 31% keskkonnahoidlike busse. Busside puhul tuleb sealjuures pool eesmärgist tagada nullheitemega busside abil. Aastaks 2030 on eesmärgid vastavalt 2,1%, 9% ja 43%.

⁷⁷ V.a sama direktiivi artiklis 2 toodud vabastused.

7.1. Alavaldkond „Efektiivselt ja kvaliteetselt korraldatud ühistransport”

Ühistranspordi kvaliteet, ühenduskindlus ja -aeg on ühtlasi kõige olulisemad tegurid, mis mõjutavad inimest otsustama ühistranspordi kasuks ning loobuma isikliku sõiduauto kasutamisest. Eesmärk ei ole ainult ühistranspordi kasutajate absoluutarvu kasvatada, vaid suurendada ühistranspordi kasutamise osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega, st peaks toimuma modaalnihe. Peamine fookus on ühistranspordis igapäevaste (tööle ja kooli) liikumiste osakaalu suurendamine ja linnadevaheliste ühenduste arendamine (vähendades ühistranspordi ühendusaega suuremate linnade vahel), nt tagades eriliiki ühistranspordi parema ühendamise ja koostoime (nt bussiliinid ja rongiühendused). Tagamaks erivajadustega inimestele ühistranspordi kasutamise kättesaadavus, on vajalik selle üleriigilise korraldusega integreerida ka sotsiaaltransporditeenuse korraldus.

Ühistransporditeenuse ja -taristu arendamisel tuleb lähtuda maakonnaplaneeringutes kavandatud keskuste võrgustikust, et siduda keskusi omavahel ja selle tagamaaga.

Jagatud liikuvuse edendamine

Eesmärk on kujundada säästvat arengut toetavaid väärtushinnanguid, suurendada teadlikkust ning arendada nendele põhimõtetele vastavaid liikuvusvõimalusi. Autoliiklusele suunatud teede eelisarendamine võib olla põhjendatud hajaasustusega piirkondades, kus ühistranspordi ühendusi või kergliiklusteid pole mõistlik luua. Sealjuures on oluline suunata autokasutajaid reise jagama. Riigi roll on olla suunanäitaja ja andmete pakkuja, et erasektor saaks arendada eri liikuvusteenuseid.

Hajaasustuses, kus pole majanduslikult otstarbekas traditsioonilist ühistransporti arendada, lahendatakse võimalusel ühiskondlik transport nõudluspõhise transpordiga, mis on ligipääsetav ja kättesaadav kõikidele ühiskonnarühmadele ning tagades kõikidele inimestele liikuvuse. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergia sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalsemalt. Analüüsitakse võimalusi nõudluspõhise transpordi sünergiateks ka koolitranspordiga. Samuti arendatakse „Pargi ja reis” süsteemi, soodustades veelgi ettevõtte kiirete rongiühendustele ja n-ö magistraalliinidele. Ühistransporditeenus ja selle korraldus peab olema piisavalt hea, et ka ettevõtte ja asutused eelistaksid asukohavalikul väga hea ühistransporditeenusega piirkondi. Riik soodustab (nt õiguskeskkonna kaudu) ühistranspordiga töökäimise korraldamist ka siis, kui seda soovib teha ettevõtte oma töötajatele.

Foto: FABULOS Project



7.2. Alavaldkond „Kõiki ühistranspordiliike hõlmav piletimüügisüsteem”

Kasutajakogemuse parandamiseks on üks olulisemaid tegevusi piletimüügi nüüdisajastamine – luua ühtne üle-eestiline piletimüügisüsteem⁷⁸, kus samu piletitooteid/kanaleid on võimalik kasutada nii avalikel kui ka kommertsliinidel sõltumata transpordiliigist⁷⁹ (nt bussis, rongis, parvlaevas, lennukis ristikasutatavad piletid). Samuti on eesmärk piletimüügi turu avamine ehk edasimüügi, piletitoodete ja tellimuspõhiste multimodaalsete lahenduste võimaldamine.

Ühistransport peab olema taskukohane vähese sissetulekuga inimestele, kuid atraktiivne ka kõrgemapalgalistele. Seetõttu oleks mõistlik koos ühtse piletimüügisüsteemiga minna üle ka paindlikumale hinnastamisele, pakkudes soodustusi neile, kes seda vajavad. Paketistatud (nt tsoonipõhised) ja üle-eestiliselt korraldatud ühistranspordipiletid pakuvad palju eeliseid, mh stabiilne tulubaas ning suurem potentsiaal teenuse kvaliteedi parandamiseks üle kogu riigi, ehk võimalust kasutada piletitulu ühendussageduste ja teenuse kvaliteedi parandamiseks. Tuleb kaaluda tõhusamate hinnastrateegiate kasutuselevõttu, soodustades koostööd liikuvusteenuste pakkujatega dünaamilisemate piletitoodete turuletoomiseks, mis vastaksid paremini nõudlusele. Turismi toetamiseks tuleb uurida võimalusi minna üle ühtsele piletisüsteemile naaberriikide, -regioonide või -linnadega, nagu Tallinna-Helsingi piletisüsteemi võimalikult lai ühildamine.

Oluline on ühistranspordi jätkuv toetamine üle-eestiliselt riigieelarvest, et tagada piisavad liikumisvõimalused, fookusega parandada ühistranspordi ligipääsetavust, kättesaadavust, teenuse taset ja positiivset kasutajakogemust. Reisijatele on üheks olulisemaks aspektiks ühistranspordi selge korraldus. Ühtselt korraldatud piletimüügisüsteem ja koostöö eri transpordiliikide vahel aitab kasutajal paremini ühildada eri liikumisviise. See suurendab paindlikkust ühistranspordi rahastamisel. Oluline on vältida olukorda, kus majanduslikult rasketel aegadel võib tekkida surve ühistranspordi eelarve kärbeteks, mis kahjustaks kogu teenuse pakkumist ja kvaliteeti. Peab säilima paindlikkus investeerida nii liinivõrgu ja ühistranspordivahendite uuendusse kui ka teenuse, sh taristu, arendamisse. Kaaluda tuleb ka sotsiaaltranspordi korraldamist keskselt ning selle toetamist riigieelarvest, et tagada erivajadustega inimestele üleriigiline liikuvus.

7.3. Alavaldkond „Innovatiivsed liikuvusteenused”

Võtame kasutusele isejuhtiva ühistranspordi, kui selle tasuvus on parem võrreldes nn traditsioonilise ühistranspordiga ning kui on tagatud teenuse toimepidevus ja konkurentsivõime⁸⁰, et teenindada mh äärelinnasid. Toetame sellekohast teadus- ja arendustegevust. Töötame välja lahenduse, kuidas efektiivsemalt haarata hajaasustatud piirkondade elanikke ühistransporti jagatud viimase miili transpordi kasutamise kaudu, millega teenindada ühistranspordi põhiliine.

Pakirobote, velocargo, linnadroonide (mehitamata õhusõidukite) ja volokopterite uurimine, katsetamine ja võimalusel ka rakendamine nii pakkide kui ka inimeste veoks linnas. Samas tuleb pöörata tähelepanu sellele, et uute viiside lisandumisel ei muutuks liikumine ohtlikumaks ja et linnaruumi ei tekiks juurde liigset müra, energiatarbimist jmt.

Toetame teadus- ja arendustöö kaudu täiesti uut liiki transpordilahenduste (nt Hyperloop, mehitamata õhuliiklus) rajamise võimaluste uurimist ja tehnoloogia katsetusi ning võimalusel rakendusi.

⁷⁸ Alustades väiksematest piirkondadest ja etapiliselt laiendades. Luues nõuete kogumi erinevatele tehnilistele lahendustele (piletisüsteemidele), mis võimaldaksid sujuvat ja mugavat (rist)müüki, sõltumata transpordiliigist ja teenusepakkujast.

⁷⁹ Arvestades määrusest 454/2011 tulenevaid nõudeid reisijateveo teenuste telemaatiliste rakenduste kohta, mis kehtestavad ühtsed tehnilised nõuded raudtee piletitel ja broneerimissüsteemidele.

⁸⁰ Ühendusaja jmt kriteeriumide lõikes.

7.4. Alavaldkond „Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus“

Tervikliku transpordiliikide ülese strateegilise visiooni elluviimiseks on vaja muuta ka riigi transpordikorraldust ja selle poliitika elluviimise tasandit.

Arengukavas kirjeldatud strateegilistest eesmärkidest lähtuva ja tulemuslikuma juhtimise jaoks on transpordivaldkonda perspektiivikas rahastada ja korraldada transpordiliikide üleselt.

Kui seni on maanteed, raudteede, mere- ja lennutranspordi ning nende investeeringuid eraldiseisvalt korraldatud ja rahastatud, siis transpordiliikide ülene lähenemine loob võimaluse terviklikuks ja paremaks planeerimiseks ning efektiivsemaks transpordi korralduseks, koondades liikuvusteenused ja taristuinvesteeringute kavandamise ühte ametisse (Transpordiamet⁸¹). Kui esmane kasu avalikule sektorile asutuste⁸² ühendamisel on pigem seotud tugifunktsioonide liitmisest tuleneva mastaabisäästuga, siis pikemas perspektiivis väljendub võit kulutõhusamates investeeringuotsustes, mis kasutaja vaates väljendub maksumaksja raha efektiivsemas kasutuses. Taoline institutsiooniline muudatus on kavas ellu kutsuda järk-järgult aastatel 2021–2023.

Riiklikku ühistransporti korraldatakse ja ühistranspordi planeerimist koordineeritakse keskselt Transpordiametist. Regionaalse liikuvuskorraldusega seotud tegevuste eesmärk on lihtsustada omavalitsuse ja maakondade piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise (aktiivsed liikumisviisid, rongid, bussid, trammid, parvlaevad jne), mis aitavad luua olukorra, kus eri ühistranspordiliigid ei konkureeri omavahel, vaid täiendavad üksteist ning pakuvad alternatiivi isiklikule sõiduautole⁸³. Et ühistranspordi paremini korraldada, töötame välja ühise ühistranspordi juhtimis-, finantseerimis- ja planeerimismudeli, mis aitab suurendada ühistranspordi konkurentsivõimet. Kasvatame ühistranspordi sõitjate arvu 300 miljonini (2020. aastal 212 mln).

Linnapiirkondades tagatakse ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömodelite abil (sh tellimine, rahastamine), et tõhusamalt kasutada ühistranspordi korraldamise eelarvet, ühildada graafikuid, tagada parem koordinatsioon eri transpordiliikide vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelränne osakaalu.

Ühistransporditeenuse kvaliteedi parandamiseks tuleb kaaluda ühistranspordikeskuste (ÜTK) ja teiste ühistranspordikorraldajate liitmist ühtseteks organisatsioonideks. Lisaks on praegused ÜTKd liiga väikesed, puudub tugipersonal ja inimvara ühtse ühistranspordisüsteemi arendamiseks. Ühendatud ÜTKde puhul on vajalik ka eraldi arendustegevuse rahastamine, mitte ainult opereerimise korraldamisega tegelemine.

Transpordiameti loomisele järgneva sammuna tasub kaaluda, kas anda avaliku sektori pakutavaid teenuseid üha enam riigi äriühingutele, et tõhustada varahalduspõhimõtteid ja juhtimiskorraldust. Võimalik kasu võiks võrreldes praeguse korraldusmudeliga seisneda riigi äriühingu võimekuses projekte kiiremini ellu viia, kasutades põhimõtet „Kasutaja maksab“⁸⁴. St, kui riigi äriühing suudab katta rohkem kui 50% oma kuludest enda teenitavate tuludega (nt transporditaristu kasutustasud), on võimalik kajastada ettevõtja kohustusi väljaspool riigi bilanssi ehk viia ellu projekte, kaasates erakapitali kiiremini, kui muidu oleks võimalik riigieelarve ja laenukoormuse piirangute tõttu⁸⁵.

81 Praegune korraldus ja kaasnev analüüs on saadava arengukava lisas. Analüüs ka raudteetaristu haldamise võimalikust ühendamisest käib ning valmib 2022. aasta jaanuaris.

82 01.01.2020 alustas Transpordiamet, mis loodi Maanteeameti, Veeteede Ameti ja Lennuameti ühendamisel üheks ametiks.

83 V.a kui tegemist on suure nõudlusega marsruudiga, kus konkurents parandab kvaliteeti ja hoiab teenuse hinda.

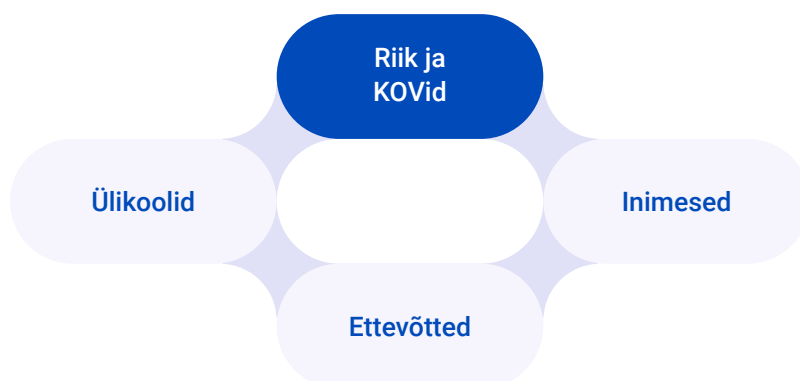
84 S.o põhimõte, kus taristu kasutamise, selle kulumise ning muude ühiskonnale tekitatud väliskulude kandmine on taristu kasutaja kanda.

85 Eeldades samaste tasakaalu arvestamise põhimõtete jätkumist ka tulevikus.

Antud juhtimiskorraldust saab rakendada, kui on loodud seda toetav transpordivaldkonna maksupoliitika. Esimestel arengukava aastatel tuleb seega uuringutega välja selgitada, kas ja millistel tingimustel oleks nt riigiteede valdusettevõtte võimeline katma vähemalt 50% oma kuludest tuludega, sh mida see tähendaks maksupoliitiliselt ehk milliseid ümberkorraldusi tuleks selle rakendamiseks ellu viia. Lisaks peavad nimetatud uuringud sisaldama mõjuanalüüsi ja korralduslikke ettepanekuid, kuidas toimub poliitika väljatöötamine ning milline institutsioon vastutab konkreetse osa eest. Sealhulgas peab väljatöötatud taristu haldamise ja korraldamise mudel hõlmama kõiki transpordiliike.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kanda jääks eelkõige transpordiliikide ülese strateegilise koordineerimisüksuse ning poliitikasuundade ja vajalike õigusaktide väljatöötaja roll. Transpordiamet planeeriks mh taristuhaldajatelt ja liikuvusteenuste pakkujatelt saadud sisendi põhjal vajalikke sekkumisi (nt ühistranspordi korralduses) ja investeeringuid ning koordineeriks liikuvusteenuseid. Kaaluda tuleks ministeeriumi horisontaalse transpordiplaneerimise ja -analüütika ressursi kasvatamist, parandades sisulist kompetentsi ja tekitades ministeeriumisse vastava struktuuriüksuse⁸⁶. Transpordiameti protsessiga samal ajal analüüsime raudteehalduse võimalikke korraldusmudeleid (sh arvestades Rail Balticat), pidades silmas sünergiaid teiste transpordiliikidega ja lähtudes efektiivsest varahalduspõhimõttest.

Tegevuste kavandamisel kaasab ministeerium eri huvirühmi, riiklikke institutsioone ja ka kohalikke omavalitsusi (vt graafik 1 ja peatükk 7 „Arengukava juhtimine“). Kaasamise tulemusel sõnastatakse vastastikused ootused, aga ka see, milliseid kohustusi ja mis tingimustel pooled võtavad, et ühised eesmärgid täita (nt kasvuhoonegaaside heitkoguseid ei saa riik üksi vähendada).



Graafik 1. Koostöö nelikheeliksi⁸⁷ mudeli alusel

Selleks, et saaks teha eesmärkide täitmiseks vajalikke teadmuspõhiseid otsuseid, peab transpordisüsteemi kujundamisega seotud avaliku sektori osalistel olema võimekus tõlgendada maailma parimat praktikat ning seda Eesti jaoks kohandada ja rakendada, kaasates vajaduse korral teadusasutusi. Teaduspõhiste lahenduste väljatöötamise võimaldamiseks peab kasutada olema optimaalne hulk piisava kvaliteediga algandmeid.

⁸⁶ Vastavalt ITF/OECD uuringu soovitusetele.

⁸⁷ Mudel, kus koostöö toimub neljapoolselt ja -suunaliselt, kodanik-valitsus-ülikool-tööstus (äri), hõlmates koostööd ja otsustesse kaasatust.

8. Arengukava juhtimine

Arengukava viiakse ellu programmiga.

Programmis kajastatakse meetmeid ja investeeringuid ning neis tuleb tagada meetmete kooskõla arengukavaga ehk arengukavas seatud indikaatorite sihttasemetega. Kooskõla programmi ja arengukavaga tuleb tagada metoodiliselt ja ettevaatavalt, sh prognoosides nende võimalikku mõju arengukava indikaatorite sihttasemetete saavutamisse.

Kui meede/investeering ei ole kooskõlas arengukavaga, ei saa seda meetet ellu viia. Vastuolu ilmnemisel tuleb meede ümber kujundada või algatada äärmise vajaduse korral arengukava muutmine.

Sekkumiste puhul on vaja näidata nende mõju⁸⁸, tuues välja, kuidas need mõjutavad arengukava eesmärkide ja sihttasemetete saavutamist, seda nii positiivse kui ka negatiivse mõju puhul. Negatiivse mõju puhul tuleb välja tuua (võimalikud) leevendavad meetmed.

Arengukava iga alapeatüki alguses on toodud indikaatorid ja vahepealsed sihttasemed, mille saavutamist/elluviimist hinnatakse vähemalt kaks korda arengukava kestel, plaanitult 5. ja 10. aastal (2025/2030. a). Vahehindamistes analüüsitakse muu hulgas seda, kas programmis kavandatu on piisav arengukava eesmärkide saavutamiseks ja kas arengukava sekkumised on kohased või vajavad ümberhindamist. Hindamise järel tehakse vajaduse korral muudatused arengukavasse. Programmi jooksvaid tulemusi hinnatakse iga aasta tulemusaruandluse raames.

Kaugeleulatuvate strateegiliste eesmärkide elluviimiseks töötatakse asutustesiseseks töö planeerimiseks välja pikad⁸⁹ (10–15 a) ja keskpikad⁹⁰ (4–5 a) tegevuskavad, mis koostatakse asutustega koostöös ja kinnitatakse vastutava ministri poolt ning avalikustatakse.

Arengukava elluviimist ja aruandlust toetab arengukava juhtkomisjon, kuhu kuuluvad asjakohased esindajad nii avalikust kui ka erasektorist (sh kolmandast) ja kes koguneb vähemalt kord aastas enne riigi eelarvestrateegia arutelusid, et muu hulgas teha tulemusaruande põhjal soovitusi programmi ja ka arengukava muudatusteks. Ettepanekud esitatakse Vabariigi Valitsusele. Ettepanekud tuginevad arengukava alusel elluviidavatele programmi seirearuannetele ja arengukava vahehindamistele.

⁸⁸ Mõju tuleb võimaluse korral väljendada numbriliselt, nt „vähendab/kasvatab teetranspordi läbisõidu x tuhande kilomeetri ulatuses, mistõttu suureneb CO₂ heide y ktCO₂e aastas”.

⁸⁹ Nt teehoiukava, raudteede arendamise tegevuskava.

⁹⁰ Nt liiklusohutuse, ühistranspordi arendamise, linnaliikuvuse ja ligipääsetavuse jmt tegevuskavad.



Foto: Operail AS

Juhtkomisjoni esimees on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi asekantsler ja juhtkomisjoni esimehe asetäitja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi arengu ja investeeringute osakonna juhataja.

Juhtkomisjoni koosseis:

Riigikantselei esindaja, Rahandusministeeriumi esindaja, Keskkonnaministeeriumi esindaja, Sotsiaalministeeriumi esindaja, Haridus- ja Teadusministeeriumi esindaja, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti esindaja, Transpordiameti valdkondlikud esindajad, MTÜ Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni esindaja, Eesti Rahvusvaheliste Vedajate Assotsiatsiooni esindaja, Eesti Linnade ja Valdade Liidu esindaja, Infotehnoloogia Liidu ITS Estonia töörühma esindaja, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asjakohased esindajad energeetika, riigi infosüsteemi, transpordi ja meremajanduse valdkondadest.

Juhtkomisjoni alla moodustatakse vähemalt järgmised valdkondlikud teemakomisjonid: Ühistranspordi, aktiivse liikuvuse ja ligipääsetavuse teemakomisjon, taristu teemakomisjon (kõiki transpordiliike hõlmav), merenduse teemakomisjon ning lennunduse teemakomisjon.



Foto: Rasmus Jurkatam,
Allikas: Tallinna Strateegiakeskuse ettevõtlusteenistuse
turismiosakond

9. Dokumendis kasutatud lühendid ja mõisted

Multimodaalsus – transpordiliikide omavaheline kombineerimine reisijate- ja kaubaveos.

„Pargi ja reisi“ parkla – autode ja kergliikurite tarbeks loodud parkla ühistranspordi peatuses või sõlmpunktis, kuhu inimene saab jätta oma sõiduvahendi, et seejärel liikuda mugavalt oma sihtpunkti ühistranspordiga. „Pargi ja reisi“ eesmärk on teenindada eelkõige suuri ühistranspordiliine (sh rong) ja vähendada seeläbi autoga liiklemise vajadust.

Transpordiliik – maantee-, raudtee-, mere- ja õhutransport.

Liikumisviis – sisaldab kõiki liiki transpordivahendeid, sh jalgsi, rattaga, kergliikuriga jne liikumist ning nende kombinatsioone.

„Kasutaja maksab“ – põhimõte, kus taristu (nt raudtee või maantee) või sõiduvahendi (nt ühistranspordi) kasutaja maksab vastavalt hüve kasutamisele, nt soetab pileti või tasub kasutamise eest otsese maksuga (nt teekasutustasu).

Intelligentsed transpordisüsteemid (ITS) – nüüdisaegsed rakendused, mis kasutavad info- ja sidetehnoloogiat transpordis ning mille abil osutatakse uuenduslikke transpordisüsteemi (eelkõige liikluse) korraldamisega seotud teenuseid mitmesugustele kasutajatele.

Linnaline piirkond – valdavalt tiheasustusega ala, mis koosneb keskuslinnast või omavahel seotud linnadest ja nendega funktsionaalselt seotud eeslinna- ja valglinnapiirkondadest (suburban, periurban).

Sundliikumised – hõlmavad liikumisi, mis on rohkem või vähem vajalikud – koolis või tööl käimine, sisseostude tegemine – teisisõnu kõik liikumised, mida asjaosalised on iga päev või regulaarselt kohustatud tegema. Need liikumised toimuvad aasta ringi, peaaegu kõigis tingimustes ja on enam-vähem sõltumatud väliskeskkonnast.

Säästva liikuvuse põhimõtted – säästev liikuvus tähendab sellist transpordi- ja elukorraldust, mis tagab inimeste juurdepääsu igapäevavajadustele nii, et see ei kahjusta teiste inimeste juurdepääsuvõimalusi ja elukeskkonda, on majanduslikult efektiivne, õiglane ja tervikuna ökonoomne ning kulutab maksimaalselt nii palju loodusvarasid, kui keskkond suudab taastoota või neutraliseerida. Arengukavas loetakse üldiselt säästvaks liikumiseks jalgsi, rattaga või ühistranspordiga liikumist, kuid autoga liikumine võib olla ühistranspordist säästvam, kui teenindada on vaja väikest arvu inimesi.

TEN-T – üleeuroopaline transpordivõrk (Trans European Network – Transport).

Universaalne disain – toodete ja keskkonna planeerimise ja kujundamise strateegia, et tagada kaasav ühiskond ning võrdsed võimalused ja osalemine kõigi jaoks. Universaalne disain on toodete ja keskkonna kujundamine nõnda, et seda saaksid kasutada kõik inimesed nii palju kui võimalik, ilma vajaduseta kohaldamise või erilahenduste järele.

CEF – Euroopa ühendamise rahastu (Connecting Europe Facility).

Heitmeta sõiduk – sõiduk, millel puudub summutitoru heide.

Vähesese heitmega sõiduk – sõiduk, millel võib olla summutitoru heitgaase, kuid vähesel (CO₂ alla 90 g/km) määral (sh kui heitgaasid tekivad, kuid on kasvuhoonegaaside mõistes nullarvestusega, nagu biometaan).

Nullheitmega kütus - kütus või energiaallikas, mille kasutamisel transpordis ei teki vahetult emissioone (ei CO₂ ega muid välisõhu saasteaineid).

