

## Transpordi programm aastateks 2020-2023

Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused
Valdkonna arengukava	Transpordi arengukava 2014-2020
Programmi nimi	Transpordi programm
Programmi eesmärk	Tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu, mis suurendab Eesti kodanike heaolu ning edendab nende liikuvusvõimalusi, toetab konkurentsivõimelist ja tõhusat logistikat ning aitab kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele
Programmi periood	2020-2023
Peavastutaja (ministeerium)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Maanteeamet, Veeteede Amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet
Koostamisaasta	2019

## Sisukord

Sissejuhatus .....	3
1. Transpordi programmi juhtimiskorraldus .....	4
2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja eelarve .....	6
2.1 Programmi eesmärk.....	6
2.2 Programmi üldised mõjumõõdikud.....	6
2.3 Programmi eelarve* .....	8
3. Olukorra lühianalüüs .....	8
3.1 Liikuvus.....	8
3.2 Taristu .....	11
4. MEEDE 1: Liikuvuse korraldamine.....	15
4.1. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ eesmärk.....	15
4.2. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud.....	15
4.3. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ programmi tegevused .....	16
4.3.1 Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikluslahenduste arendamine“ eesmärk .....	16
4.3.2 Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ eesmärk .....	18
5. MEEDE 2: Kvaliteetne ja ohutu taristu.....	20
5.1 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ eesmärk.....	20
5.2 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ mõõdikud.....	20
5.3 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ programmi tegevused .....	21
5.3.1 Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ eesmärk .....	21
5.3.2 Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärk .....	25
6. LISAD .....	27

## Sissejuhatus

Transpordi programm (edaspidi programm) on koostatud „Transpordi arengukava 2014–2020” (*edaspidi TAK*) ja koostamisel oleva Transpordi arengu ja liikuvuse arengukava (*edaspidi TLAK*)<sup>1</sup> 2021+ eesmärkide täitmiseks. Programm on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmipõhiseks eelarvestamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis. Käesolev programm lähtub koostamise hetkel kehtiva TAK eesmärkidest, meetmetest ja tegevustest, ja arvestab TLAK 2021+ võimalike vajadustega. Programmi eesmärk: Tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu, mis suurendab Eesti kodanike heaolu ning edendab nende liikuvusvõimalusi, toetab konkurentsivõimelist ja tõhusat logistikat ning aitab kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele.

Programmi rakendamine peab tagama TAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrateegiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2014-2020 (OP) ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiatega ja arengukavadega.

Transpordipoliitika tegeleb peamiselt taristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeeringute suunamisega. Sealjuures ei ole transport muudest tegevustest lahus seisnev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt. ettevõtluse, toimimist – tugev ühisosa on muuhulgas keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordisüsteemi kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest.

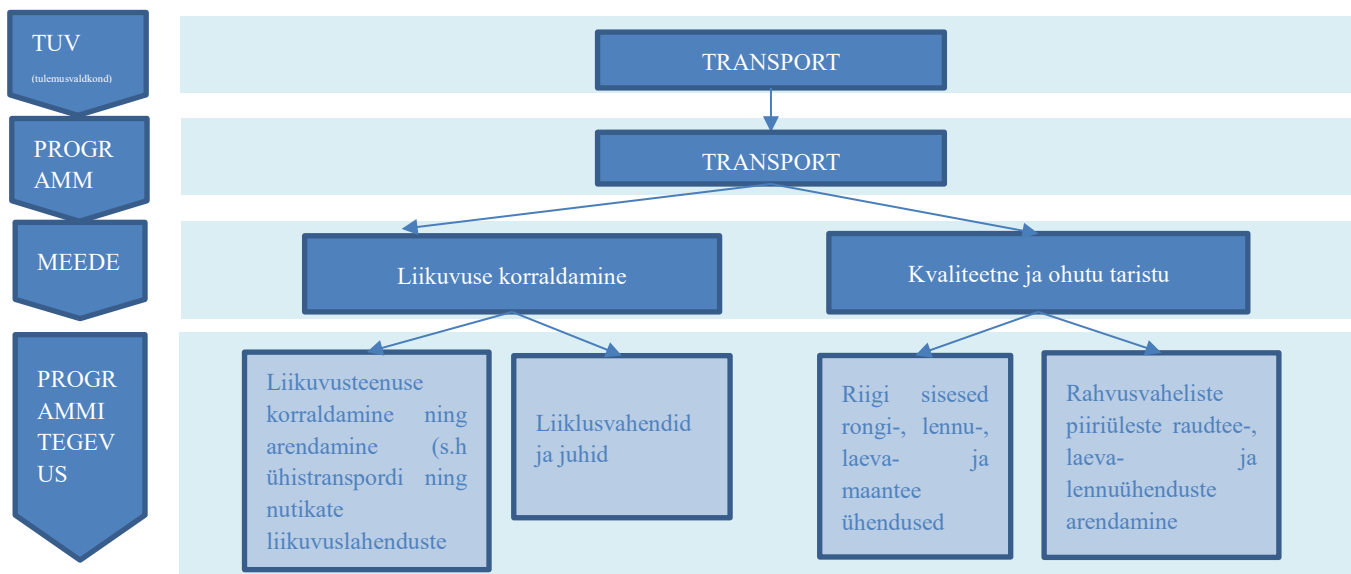
Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

---

<sup>1</sup> Vabariigi Valitsuse 12.09.2019 korraldus nr 215:  
[https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/transpordi\\_ja\\_liikuvuse\\_arengukava\\_2021-2030\\_koostamise\\_ettepanek.pdf](https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2030_koostamise_ettepanek.pdf)

## 1. Transpordi programmi juhtimiskorraldus

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid on kajastatud TAKis, mida viiakse ellu programmis toodud meetmete ja programmi tegevuste abil.



Joonis 1: Programmi juhtimine

Programmi koostamise ja elluviimise eest vastutab **transpordi asekantsler**<sup>2</sup>.

Programmi rakendatakse läbi kahe meetme: Liikuvuse korraldamine ja Kvaliteetne ja ohutu taristu, millest mõlemat rakendatakse kahe programmi tegevuse kaudu. Meetmete ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükkides 4 ja 5. Programmi jagunemine kaheks meetmeks tulenes MKMi transpordi tulemusvaldkonna teenuste ja tegevuste kaardistusest, kus teenused jagunevad üldistatult liikuvuse korraldamiseks ja transpordi taristu arendamiseks. Eesmärgiks oli minimeerida kunstlikkust ning leida parimal viisil tegelikkusega kooskõlas olev meetmete jaotus.

Liikuvuse korraldamise meetme eesmärgiks on liikuvusteenuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.

Kvaliteetse ja ohutu taristu meetme eesmärgiks on kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.

**Programmi koostamisel osalesid** Maanteeamet (edaspidi ka MNT), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi ka TTJA), Lennuamet (edaspidi ka LA) ja Veeteede Amet (edaspidi ka VTA). Programmi rakendamisse on kaasatud kõik riigiettevõtted ja allasutused, kes panustavad oma tegevustega transpordi programmis kirjeldatud eesmärkidesse.

Programmi aluseks olevate strateegiliste dokumentide koostamisel on ulatuslikult konsulteeritud partneritega nii teistest avaliku sektori organisatsioonidest kui ka era- ja mittetulundussektorist.

Kuna transpordi arengukava lõpeb 2020. aastal, kuid transpordi programm kehtestatakse 2023. aastani,

<sup>2</sup>Programmi juhi vastutus on järgmine:

- Vastutab programmi koostamise, parendamise, aruandluse korraldamise ja eesmärkide täitmise eest.
- Vastavalt TUV arengukava suundadele Valitsuse tegevuskavale ja ministri suunistele, kujundab ja täiendab programmi vahetulemused ning seab mõõdikud 4-ks aastaks.
- Vastutab RES materjalide valmimise eest oma programmi osas. RES materjalid on tulemusaruanne, programmi eelnõu, lisataotlused.
- Koostöös finantsosakonnaga ja teenuse juhtidega planeerib programmi eelarve (kululäe piires) 4ks aastaks,
- Suunab teenuste efektiivsemat juhtimist koostöös asutuste ja teenuste omanikega.
- Teeb vajadusel ettepaneku muuta TUV arengukava.

siis oli vajalik programmi koostamisel pidada silmas pikemat perspektiivi kui seda kehtiv TAK katab. Programmi võib olla vajalik muuta pärast TLAKE 2021+ vastu võtmist.

Programmi koostamisel tagatakse eesmärkide ja tegevuste kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad programmi tegevuste ja eelarve kinnitamisel, sealhulgas arvestatakse horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega, vt allolevas nimekirjas toodud arengukavadest.

Programmil on otsesed seosed keskkonna, energeetika, ettevõtluse ja innovatsiooni ning teiste tulemusvaldkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030;
- Eesti julgeolekupoliitika alused;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030;
- Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020;
- Eesti merenduspoliitika 2012–2020;
- Eesti 2035+ strateegia;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030<sup>3</sup>;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“;
- Heaolu arengukava 2016-2023;
- Looduskaitse arengukava aastani 2020;
- Rahvastiku tervise arengukava 2009–2020;
- Siseturvalisuse arengukava 2015-2020;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030;
- Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“;
- Eesti ettevõtluse kasvustrateegia 2020;
- Regionaalarengu strateegia aastani 2020;
- Riikliku turismi arengukava 2014-2020;
- Eesti infoühiskonna arengukava 2020;
- Eesti metsanduse arengukava aastani 2020;
- Looduskaitse arengukava aastani 2020;
- Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“;
- Haridus- ja Teadusministeeriumi elukestva õppe strateegia 2020;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030;
- Koostatav Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- kliima ja keskkond (eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega);
- võrdsed võimalused (aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete kaudu);

<sup>3</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf), lk 13

- infoühiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada ekspordi ja investeringuid);
- riigivalitsemise areng (programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel).

**Programmi seire** vähemalt kord aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha.

**Programmi täitmise (tulemusvaldkonna) tulemusaruanne** koostatakse korra aastas ning esitatakse Rahandusministeeriumile iga aasta 1. märtsiks. Transpordi programmi tulemusaruanne esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtkonnale (majandus- ja taristuministrile, kantslerile ja transpordi asekanterile) teadmiseks. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. Programmi seire on aluseks potentsiaalseteks programmi muudatusteks.

## 2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja eelarve

### 2.1 Programmi eesmärk

Tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu, mis suurendab Eesti kodanike heaolu ning edendab nende liikuvusvõimalusi, toetab konkurentsivõimelist ja tõhusat logistikat ning aitab kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele.

### 2.2 Programmi üldised mõjumõõdikud

Transpordi tulemusvaldkonna mõjumõõdik tulenevalt programmi eesmärkidest on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks. Sellele lisanduvad programmi üldised mõjumõõdikud (vt Tabel 1).

Tulenevalt transpordi programmi eesmärkidest on programmil kaks meetet – **liikuvuse korraldamine** ning **kvaliteetne ja ohutu taristu**.

Tabel 1. Programmi mõõdikud

Mõõdik	Trend	Algtase (2018)*	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
<b>Transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks<sup>4</sup></b> (TUV tasandil), algtase 2018	↗	55,76	≥55,76	≥55,76	≥55,76	≥56
<b>Liiklussurmade vähenemine</b> , 3 viimase aasta keskmine hukkunute arv (raudteel <sup>5</sup> ja maanteel <sup>6</sup> ), algtase 2015-2017	↘	70 (ainult MNT 60)	57 (ainult MNT 50)	55 (ainult MNT 48)	52 (ainult MNT 46)	≤50 (ainult MNT 44)
<b>Transpordisektori</b>	↘	34 tuhat TJ	≤34 tuhat TJ	≤34 tuhat TJ	≤34 tuhat TJ	≤33,5 tuhat TJ

<sup>4</sup> <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf> (2018.a muutus andmete kogumise ja hindamise süsteem, vt lk 213 p 2.01-2.08)

<sup>5</sup> <https://www.tja.ee/et/valdkonnad/onnetused-ja-statistika/statistika>

<sup>6</sup> <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/liiklusonnetuste-statistika>

<b>energiakulu</b> <sup>7</sup> (tuhat TJ) väheneb või jääb samaks võrreldes 2012.aastaga, algtase 2016						
<b>Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12,0%</b> , algtase 2017 <sup>8</sup>	↘	11,6%	12,0%	12,0%	12,0%	≤12,0%
<b>Kaubaveomaht</b> <sup>9</sup> , tuhat tonni, algtase 2017	→	56 434	≥60 000	≥60 000	≥60 000	≥61 000

\* Algtase tabelis on erinevatel määrdikudel erinev tulenevalt selle kogumise meetodikast, sagedusest ja kättesaadavusest.

Programmi rakendamise mõjuindikaatoriks tulemusvaldkonna tasemel on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks<sup>10</sup>. Kuni 2018. aastani mõõtis indeks kasutajate poolt neljale transpordisüsteemi valdkonnale (teede, raudteede, sadamate ja lennujaamade kvaliteet) seitsme punkti skaalal antud hinnete keskmist. TAKi 2020. aasta sihttase (4,8) oli 2017. aasta lõpu seisuga saavutatud (4,875).

2018. aastal muutis *World Economic Forum* (WEF) indeksi mõõtmise sisu, mistõttu mõõdab indeks edaspidi kasutajate poolt kaheksale transpordi kvaliteedinäitajale (maanteed ühendused, maanteed kvaliteet, raudteede tihedus<sup>11</sup>, rongiteenuste efektiivsus, lennuühendused, õhustranspordi teenuste efektiivsus, liinilaevade ühendused, meresadamate teenuste efektiivsus) 100 punkti skaalal<sup>12</sup> antud hinnete keskmist. 2018. aasta Eesti saavutustase on 56. Programmi raames on tinglikult 2023. aasta sihttasemeks seatud 56. Uue arengukava koostamise raames lepatakse kokku transpordi taristu ja teenuste arengu kiirus ning sihttase aastaks 2030 (2035).

Kuna taristu seisukord oli 2017. aastaks saavutanud suhteliselt hea taseme (7-pallisel hinnanguskaalal 4,875), on indeksi uuenenud mõõtmisviisi valguses eeldada rahuloluindeksi aeglasemalt tõusvat trendi edaspidi.

Programmi rakendamise mõjuindikaatorid on valitud selliselt, et need aitaksid Liikuvuspoliitikat transpordiliikide üleselt kujundada ning seirata. Täpsemad määrdikud on kirjeldatud meetmete ja programmi tegevuste tasandil.

**Liiklussurmade vähenemine:** saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.

**Transpordisektori energiakulu väheneb või jääb samaks võrreldes 2012. aastaga:** energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut ehk ühistranspordiga sõita on efektiivsem jne) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. 2020+ perspektiivis muutub keskkonnahoid aina olulisemaks osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu.

**Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12%:** transpordile kuluv osa leibkonna eelarvest näitab, kui ligipääsetav on transpordisüsteem. Kui kulutuste osakaal kasvab liiga suureks, siis see näitab, et ühistransport ei vasta inimeste vajadustele või maksupoliitika soosib sõiduautode kasutamist, mille tulemusena inimesed kasutavad liialt isiklikku sõiduautot, mis kajastub leibkonna kuludes. Eesmärgiks on kulutuste osakaalu hoidmine, mis näitab liikuvuskorralduse efektiivsust ning teisalt ka süsteemi ligipääsetavust.

<sup>7</sup> Eurostat andmebaas: Simplified energy balances – [annual data](#)

<sup>8</sup> Eurostat [tabel](#)

<sup>9</sup> Statistikaameti tabel TS121: veondusettevõtete kaubavedu ja kaubakäive transpordiliigi järgi (kokku): <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=TS121>. Tabelis kajastub nii riigisisene kui ka rahvusvaheline kaubamaht, kuid ei sisalda sadamate ega lennujaamade kaubakäivet.

<sup>10</sup> <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

<sup>11</sup> raudteede kilomeetreid ruutkilomeetri kohta

<sup>12</sup> Hinded on skaalal 0-100, kus 100 tähistab optimaalset olukorda ehk „piiri“, allikas: *The Global Competitiveness Report 2018*, lk 213

**Kaubaveomaht:** indikaator aitab mõõta, kas riik vastab oma taristuga ja poliitikatega vedajate ootustele ning vajadustele, et veod toimuksid osapoolte eesmärkidega paremini kooskõlas oleval viisil (lähtuvalt kulutõhususest, ajalistest piirangutest ning keskkonnavalastest kaalutlustest). Juhul kui, kaubavoogude teenindamiseks on võimalik kasutada erinevaid veoliike, siis eelistatakse keskkonnasäästlikke veoliike, näiteks maanteelt raudteele.

### 2.3 Programmi eelarve\*

Tabel 2: Transpordi eelarve 2020-2023

Eelarve jaotus	2020	2021	2022	2023
Kulud	315 730 336	340 364 383	347 048 328	308 860 645
sh välistoetused ja kaasrahastus	97 066 771	116 118 334	139 165 844	100 972 891
investeeringud	183 024 280	163 331 167	142 650 581	113 117 000
sh välistoetused ja kaasrahastus	28 008 114	17 245 000	8 752 747	0
Mitterahalised kulud	116 691 003	109 229 650	101 298 269	94 834 524

\* Programmi meetme 1 tegevuses 1.2. „Liiklusvahendid ja juhid“ kajastuvad muuhulgas MKMi Ohutusjuurdluskeskuse<sup>13</sup> kulud.

## 3. Olukorra lühianalüüs

### 3.1 Liikuvus

Lahendamist vajab parem integreeritus erinevate liikumisviiside ja liinide vahel, et tagada ühistranspordi või muu säästva liikumisviisi eelistamine autole:

- reisijate teenindamise sageduste tõstmine raudteel;
- hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste ühistranspordi teeninduskvaliteedi parandamine;
- erinevate ühistranspordiliikide parem koostoime.

Kuni 2018. aasta 1. jaanuarini korraldasid maakonnaliinidel ühistransporti (veetransport ja bussivedu) maavalitsused ja kaugliinidel Maanteeamet, rahvusvahelist bussitransporti ning regionaalset õhu ja veetransporti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Pärast maavalitsuste tegevuse lõpetamist võttis ülesanded üle **Maanteeamet**, kes asus korraldama transporti maakonnaliinidel ning regionaalset õhu ja veetransporti. Maakonna- ja kaugliinidel korraldatakse ühistransporti vedajaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel ja kommertspõhimõtetal (vedaja initsiatiivil ja äririskil). Valla- või linnaliine korraldab kohaliku omavalitsuse üksus.

**Ühistranspordi (s.o bussi-, parvlaeva- ja riigisiseste lendude korraldamise eest vastutab Maanteeamet) korraldamise keskne koondumine ühte asutusse** aitab paremini kaasa integreeritusele erinevate liikumisviiside ja liinide vahel ning paremate infosüsteemide (s.h reaalaja) ja ühtsete piletisüsteemide arendamisele ja efektiivsemale liikuvuse korraldamisele.

Eestis on viis **veeliikluse kaugliini**: mandri ja Saaremaa (Muhumaa) vahel (Virtsu-Kuivastu laevaliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Rohuküla-Heltermaa laevaliin), Saaremaa ja Hiiumaa vahel (Sõru-Triigi

<sup>13</sup> Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on spetsiifilist ülesannet täitev MKM struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel **sõltumatu**. Tugiteenused OJK tööks tagab MKM. OJK põhiülesandeks on lennuõnnetuse, tõsise lennuintsidendi, lennuintsidendi, laevaõnnetuse, raudteeliiklusõnnetuse ja raudteetsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutuslaste soovitude või ettepanekute tegemine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus liiklusohutuse suurendamiseks. OJK-l puudub poliitikalakujunduslik funktsioon. Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse printsiipi, on OJK MKM tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ja majandus- ja taristuministri ees.

laevaliin), mandri ja Ruhnu vahel (Ringsu-Munalaid, Ringsu-Pärnu parvlaevaliinid). **Maakonnasisesteks veeliikluse liinideks** on ühendused mandri ja Kihnu ning Manija saare vahel (Kihnu-Pärnu, Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid laevaliinid), mandri ja Vormsi saare vahel (Rohuküla-Sviby laevaliin), mandri ja Piirissaare vahel (Laaksaare-Piirissaare laevaliin), ning Saaremaa ja Ruhnu vahel (Ringsu-Roomassaare parvlaevaliin).

Reisijate arv sadamates oli 2019.a üle 2,6 miljoni reisija. Laevareisijate arvu kasvu prognoos on 4-5% aastas. Dotatsioonivajadus veeliikluse maakonnasisestel ja kaugliinidel oli 2019. aastal 22 445 289 eurot, mille vajadus tõenäoliselt kasvab iga-aastaselt.

Tabel 3: Reisijate arv regionaalsetes sadamates

SÕITJATE ARV <sup>14</sup>				
Parvlaevad	2017	2018	2019	2020
TS Laevad	2 236 245	2 300 806	2 395 871	
Sõru-Triigi	36 977	43 548	42 330	
Ruhnu	8 362	6 535	6 923	
Vormsi	66 936	66 443	68 313	
Kihnu	72 462	74 854	80 250	
Piirissaare	8 726	9 336	9 336*	
KOKKU	2 429 708	2 501 522	2 603 023	2 733 174*
Muutus,%		3%	4%	5%

\* Prognoos

Eestis on kolm lennuliikluse **kaugliini**: mandri ja Saaremaa vahel (Kuressaare-Tallinna lennuliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Kärdla-Tallinna lennuliin) ning mandri (Pärnu) ja Ruhnu vahel (seotud maakonnaliiniga Ruhnu, Kuressaare ja täiendavalt Pärnu vahel). Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 30.05.2024. Saaremaa liini hange on vaidlustuste tõttu läbiviimisel ning seniks teenindab ka seda liini sama vedaja.

**Maakonnasisesteks lennuühendusteks** on lennuliin Saaremaa (Kuressaare) ja Ruhnu vahel. Pärnu-Ruhnu vedaja on Diamond Sky OÜ, Ruhnu ja Kuressaare vahelist ühendust teenindab lennuk üksnes talvisel perioodil 01. oktoobrist - 30. aprillini, vedajaks on Diamond Sky OÜ avaliku teenindamise lepingu alusel kehtivusega 30.09.2024. Kihnu ja Pärnu vaheline ühendus ei ole regulaarliin.<sup>15</sup>

Lennureisijate arv regionaalsetes lennujaamades oli 2019. aastal oli 32 381. Regionaallennuliikluse tagamiseks oli 2019. a dotatsioonivajadus 2 975 559 eurot, mille vajadus tulevikus tõenäoliselt kasvab juba seoses 2 lisanduva lennuki liinile toomisega.

Tabel 4: Lennureisijate arv

SÕITJATE ARV <sup>16</sup>				
Lennuk	2017	2018	2019	2020
Kärdla	8 566	9 604	10 946	
Kuressaare	15 958	18 101	20 073	
Ruhnu	1 326	1 362	1 362	
KOKKU	25 850	29 067	32 381	34 000*
Muutus,%		12%	11%	5%

\* Prognoos

<sup>14</sup> Allikas: Maanteeameti ühistranspordi korraldamise osakond

<sup>15</sup> Lennud Kihnu-Pärnu vahel võivad erandkorras toimuda vaid ajal, kui parvlaevauhendus Kihnu saarega on veeliikluses ilmnenud takistuste tõttu peatunud.

<sup>16</sup> Allikas: Maanteeameti ühistranspordi korraldamise osakond

Riigi toetus	2018	2019	2020*
Merendus	21 961 056	22 445 289	23 832 000
Lennundus	2 671 895	2 975 559	4 773 000
KOKKU	24 632 951	25 420 848	28 605 000

\*Prognoos

**Reisijatevedu raudteel** korraldab MKM, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingu AS-ga Eesti Liinirongid (Elron). Seoses uute reisirongide soetamisega ning raudteetaristu rekonstrueerimisega on 2019. a reisijate arv raudteel tõusnud ligi 8,3 miljoni reisijani aastas. Rongioperaator on seadnud eesmärgiks pakkuda Eesti tingimustele vastavat innovatiivset, kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku ühistransporditeenust, mis on hea valik maanteetranspordi (auto või bussi) asemel. 2019. aastal oli riigisise reisijateveo maht ligi 5,58 miljonit rong/kilomeetrit. Kulud liiniveo korraldamiseks olid ligi 40 mln eurot, sh tulud riigi sihtfinantseeringuna ligi 21,6 mln eurot ja piletitulud liiniveo korraldamisest ca 18,6 mln eurot. Riiklik toetus liiniveo korraldamiseks oli 12,1 mln eurot (21,6-st miljonist). Avaliku liiniveo toetust raudteel on vajalik suurendada võrreldes 2019. aastaga, et tagada olemasoleva liinimahu teenindamine ja suurendada vajaduspõhiselt liinimahtu suurema reisijate arvuga liinidel. Järgnevatel aastatel arvestatakse ca 3-4% muutuvkulude (kütus, rongide hooldus) kasvuga. Alates 2019. aasta detsembrist pikenesid Tallinn-Riisipere rongiliinid Turbani, millega kaasnes samuti täiendav avaliku liiniveo toetuse vajadus. 2021. aastal suureneb Elroni poolt tasutav raudteeinfrastruktuuri kasutustasu Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuril ca 1,5 miljoni euro võrra, kuna kasutustasu arvestusse lisanduvad Lelle-Türi raudteelõigu remondikulud.

Tabel 5:

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL <sup>17</sup>					
Sõitjad, tuhat	2015	2016	2017	2018	2019
Kokku	6 585.0	6 920.0	7 433.0	7 759.1	8299.0*

\* Prognoos (Statistikaameti andmebaasis andmed detsembri kohta puuduvad)

TAK meede 5.1 nägi ette alates 2014. aastast tihedama ja kiirema sõidugraafiku eesmärgiga vähendada suuremate keskuste vahelist aegruumilist vahemaad, pakkuda mugavat liikumisvõimalust ning vähendada autokasutuse osakaalu. Sõidugraafikut on igal aastal tihendatud ja tihendatakse edaspidi veelgi vastavalt sellele, kuidas suureneb reisijate arv. Rongireisijate arvu sihtase aastal 2020 on 8,832 miljonit. Edaspidiseks sõidugraafiku tihendamiseks on vajalik soetada vähemalt 6 uut 4-vagunilist kahesüsteemset elektrirongi, mis hakkavad opereerima Tallinn-Tartu ja muudel suurema täituvusega rongiliinidel.

**Reisijatevedu maakonnabussiliinidel** (sh tasuta liinid) on kasvanud seoses tasuta ühistransporditeenuse pakkumisega. 2018. aastal oli dotatsioonivajadus 34 789 000 eurot. Järgnevatel aastatel 2019–2022 on dotatsiooniks planeeritud 42 198 000 eurot aastas (vajadused siiski kasvavad aasta-aastalt ning 2022. aastaks eeldatakse 2,4 mln eurost defitsiiti tegelike vajaduste ja prognoosi vahel). Seoses tasuta ühistranspordiga maakonnaliinidel on prognoositud sõitude arvu kasvu ca 10-20% aastas.

**Ühistranspordikeskuste väljakutsed** on eelkõige seotud tasuta ühistranspordiga kaasneva suurenenud reisijate nõudlusele vastava teenuse osutamise tagamisega. Lisaks tuleb ühistranspordikeskustel enam tähelepanu pöörata ühistranspordi liinivõrgule ning konkurentsivõimele, et tagada inimestele mõistlikud liikumisvõimalused ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile. Sealhulgas läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti, kus mõistlik. Suurimad väljakutsed on seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste kulutõhusa liikuvuse korraldamisega ning vajaduspõhise liinivõrguga. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ühistransporditeenuse pakkumise.

<sup>17</sup> Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

### 3.2 Taristu

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- jalgrattateede võrgustiku arendamine suuremates linnades;
- liiklusohutuse suurendamine maismaal ja veeteedel läbi taristu parendamise;
- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine ja rahastamine;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse võimaldamine;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine, efektiivsem majandamine;
- 2+2 põhimaanteedehitus ja rahastamine;
- arvestatava kasutusega kruusateedele katete ehitamine aastaks 2030;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine.

### Raudteetaristu

Raudteetaristu probleemkohtadeks on ammenud läbilaskevõime Balti jaamas ja Pääsküla-Keila raudteelõigul (mõlemal juhul üksnes tippundidel). Vähesel kasutatavusega liinidel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). Kaubaveoprognosisid 2020-2022 perioodiks näitavad stabiilsuse saavutamist, seevastu reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. AS-i Eesti Liinirongid andmetel kasvab EVR-i infrastruktuuril reisijatevedu keskmiselt ca 4% aastas. EVR hinnangul luuakse 2018-2022 perioodil suuremate investeerimisprojektide teostamisel (Tallinn-Balti jaama laiendamine, kiiruste tõstmine Tartu ja Narva suunal, reisijate liikumisviiside ühendamine jne) potentsiaal täiendavaks reisijatevedude kasvuks. Reisijate arvu kasvatamise üheks eelduseks on ka investeringud raudtee infrastruktuuri, tõstes seeläbi rongide lubatud piirkiriusi.

Aastatel 2021-2024 on kõige olulisemateks projektideks liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel ning kontaktvõrgu ehitamine Tallinn-Tartu lõigul. **Edelaraudtee Infrastruktuuri AS raudteeinfrastruktuuril on kehvast seisust Lelle-Türi raudteelõik**, kuhu on ettevõtja planeerinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi suuniste kohaselt aastatel 2019-2020 investeerida kokku 12,1 miljonit eurot.

**Rail Balticu** maakonnaplaneeringud kehtestati riigihalduse ja majandus- ja kommunikatsiooniministri otsusega 2018. aasta veebruaris, millega pandi paika raudtee 350 m laiune trassikoridor. Koos maakonnaplaneeringute protsessiga viidi läbi ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) keskkonnamõjude hindamise (KMH) täpsusastmes. Samuti valmis 2018. aasta sügisel Rail Balticu eelprojekt, mis lähtub maakonnaplaneeringuga paika pandust ning täpsustab konkreetseid lahendusi (raudtee, sillad, viaduktid, elektrivarustus, juurdepääsud jne). Eelprojektis projekteeriti läbi ca 60 m laiune trassikoridor, millest ca 40 m on raudtee tegelik maavajadus ja ca 20 m raudtee kaitsevöönd. 2018. aasta suvel alustas Maa-amet ka maade ostuks vajalikke läbirääkimisi maaomanikega, kokku on Rail Balticu tarbeks vaja omandada ca 680 era- ja kohaliku omavalitsuse omandis olevat maatükki. Kogu trass kulgeb umbes 60% ulatuses riigimaadel.

**Raudteeõnnetusi toimus** Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti andmetel<sup>18</sup> 2018. aastal kokku 12, neist 7 olid maanteesõiduki ja rongi kokkupõrked ning 5 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Hooletusest ning liiklusreeglite eiramisest tingitud, traagiliste tagajärgedega otsasõite on jätkuvalt palju – hukkunuid oli 2 ning vigastatud 15. Õnnetuste peamiseks põhjusteks olid liiklejad tähelepanematus, hiline reageerimine ning raudteel viibimine selleks mitteettenähtud kohas. Õnnetuste põhjuste analüüs näitab, et ohtlike olukordade ja traagiliste tagajärgede vältimiseks peavad ennekõike liiklejad oma liikluskäitumist parendama ning teadvustama, et raudtee on kõrgendatud riskiga piirkond. Inimvigade vähendamist tuleb tagada süsteemi muutmise ja tehnika parendamisega.

**Järelevalve eesmärgiks raudteedel** on, et ettevõtjad tagaksid raudteesektori ohutu töötamise, riiklike nõuete asjakohase rakendamise ning maandatud on raudteesüsteemist lähtuvad võimalikud riskid ja ohud keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.

<sup>18</sup> <https://www.ttja.ee/et/valdkonnad/onnetused-ja-statistika/statistika>

## Riigiteede taristu

**Eesti riigiteede** pikkuseks seisuga 1.01.2020 on 16 609 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid. Riigiteedest on 1 609 km (9,7%) põhimaanteed, 2 405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 479 km (75,1%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 116 km (0,7%) rambid ja ühendusteel. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2020.a oli 12 046 km, s.o 72,5% ja kruusateede pikkus 4 563 km e 27,5% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1 010 silda kogupikkusega 25 909 m.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6,1%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 liiklussagedus vähenes. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel kasvades 2011-2016 keskmiselt 2,85 % aastas ja 2017. aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2016. aastaga 3,6 %, sealhulgas põhimaanteedel 4,6%, tugimaanteedel 1,8% ja kõrvalmaanteedel 2,5%.

Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigimaanteedel oli 2018. aastal 995 autot/ööpäevas (2017. aastal oli AKÖL 968 autot/ööpäevas, muutus +2,9%).

Tee liikide lõikes oli 2018. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2017. aastaga järgmised: põhimaanteedel keskmine AKÖL 5395 autot/ööpäevas, muutus +2,4%, tugimaanteedel keskmine AKÖL 1601 autot/ööpäevas, muutus +2,7%, kõrvalmaanteedel keskmine AKÖL 310 autot/ööpäevas, muutus +4,0%.

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete taset<sup>19</sup> (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti<sup>20</sup> (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede taset parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2017 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteedel keskmine tasetasuga võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedel ebatasasus on siiski liialt kõrge, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused suuremad.

Tabel 6: Mõõdik kirjeldab erinevate seisukordade (kvaliteedi) osakaalu kattega riigimaanteedel:

Aasta / Seisukord	Teekatte seisukord (osakaal)*			
	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb
Algtase 2012	19%	22%	27%	32%
Vahetase 2017	25%	26%	25%	25%
<b>Prognoos 2020</b>	<b>25%</b>	<b>27%</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>
Oodatav sihttase 2020 (TAK)	20%	35%	28%	17%
<b>Prognoos 2023</b>	<b>25%</b>	<b>30%</b>	<b>25%</b>	<b>20%</b>

Allikas: Maanteeamet

Selleks, et halvas seisus teede osakaal väheneks, peab teedevõrgu säilitamise meetmeteks ja remondivõla likvideerimiseks ettenähtud vahendite mahtu suurendama.

**Liiklusohutuse üldine olukord maanteedel** pole alates 2009. aastast paranenud. Sellest ajast alates toimub aastas keskmiselt 1400 inimkannatanuga liiklusõnnetust ning ka hukkunute arv kõigub aasta aastalt 56 hukkunu piires kolme viimase aasta keskmisena.<sup>21</sup> 2017.a kinnitatud liiklusohutusprogrammiga (2016-2025) määratakse järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Liiklusohutusprogramm<sup>22</sup> läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023-2025 keskmisena ei

<sup>19</sup> IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

<sup>20</sup> Kattega teede taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

<sup>21</sup> <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusohutuse-statistika>

<sup>22</sup> <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

hukkuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas. Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette tegevused, mis on seotud sõiduki turvalisuse, tööga seotud sõidukite ohutusega ning täisautomaatsete sõidukite kasutuselevõetuga. Suuremat tähelepanu liiklusohutuse valdkonnas vajavad<sup>23</sup> järgmised teemad: kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus); lapsed ja vanurid; sõitjad; noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid; sõiduki juhtimine joobeseisundis; liiklusõnnetuste raskusaste; linnaliiklus; pimedaja liiklus; talvine liiklus.

## Veeteede taristu

**Riigile kuuluval äriühingul AS Saarte Liinid on parvlaevasadamaid** kaheksateist: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Roomassaare, Ringsu, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Abruha, Papissaare, Vikati, Naissaare, Laaksaare ja Piirissaare. Suuremates sadamates nimetatutest on tingimused ka kaubalaevade vastuvõtuks. Roomassaare sadam on Saaremaa suurim kaubasadam, kus on välja ehitatud kaid ka reisilaevadele, naftatankerile, kalalaevadele ja purjejahtidele. Ringsu sadam on võimeline teenindama laevu, mis tagavad saare elanikele ühenduse mandriga. Sadamaid haldab AS Saarte Liinid, kelle põhiülesandeks on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine, eelkõige liinilaevaühenduste pidamise võimaluste kindlustamine mandri ja asustatud saarte vahel. Enamus sadamatest asub seejuures rannikumeres ning madalad veeolud, liikuvad setted ja vahelduv ilmastik loovad iga sadama asukohale oma eripära ning tehnilised nõudmised. Ohutuse tagamise seisukohalt teevad muret **kaitserajatiste nagu lainemurdjate või muulide ning kaldarampide osaline puudumine Rohuküla, Sviby, Ruhnu ja Vikati sadamates**. Muus osas on sadamate hetkeolukord väga hea, välja arvatud lõpetamata tööd programmiperioodi 2014–2020 Ühtekuuluvusfondi projekti raames Rohuküla ja Heltermaa sadamates (rajamata on uute parvlaevade teised kaikohad).

Ohutusalasid ülevaatusi viib sadamates läbi Veeteede Amet. Ülevaatused hõlmavad endas sadamapidajalt sadamaregistrile esitatud andmete järelevalvet, sadamaeeskirja vastavust Sadamaseadusele, ehitustegevus sh veeteedel süvendustööd ja navigatsioonimärgistus projektide olemasolu. Ohutusalasid, ennekõike sadamaregistri ja eeskirja kohapealt riigisadamatel programmi koostamise hetkel (2018.aastal) puudusi üleval ei olnud. Turvalisuse ülevaatusel kontrollitakse sadama ja sadamarajatiste nõudeid ISPS koodeksile, sadamaseadusele ja turvalisusega seotud EU määrustele ja direktiividele. ASi Tallinna Sadam sadamates täidetakse turvalisuse nõudeid.

Eesti rannikumere üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 527 km ja laevatatavate sisevete üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 444 km ning neile lisandub rannikumere ja sisevete sadamate sissesõiduteid 165. Soome lahe rahvusvahelise liikluseraldusskeemi, mis läbib Eesti majandusvööndit, pikkuseks on 423 km.

Eesti mereala ja laevatatavad siseveed on tähistatud 1522 navigatsioonimärgiga, millest 776 haldab Veeteede Amet ja 746 haldavad sadamad kokku. Veeteede Ameti hallatavad navigatsioonimärgid jagunevad omakorda 133 püsimärgiks ja 643 ujuvmärgiks ning sadamatel on vastavalt 180 püsimärki ja 566 ujuvmärki.

Veeteede Amet haldab kahte sadamat: Hundipea sadam ja Väike-Turu sadam Tartus, kus paiknevad VA laevad (jäämurdjad, poi- ja mõõdistuslaevad).

**Eesti jäämurdevõimsus<sup>24</sup>** põhineb jäämurdjal Tarmo (ehitatud 1963), mitmeotstarbelisel laeval EVA 316 (ehitatud 1980) ning multifunktsionaalsel jäämurdjal Botnica (ehitatud 1998) ja Pärnu lahel lisavõimsuse

<sup>23</sup> Vastavalt Liiklusohutusprogrammile 2016-2025

<sup>24</sup> Laevaliiklus peab kulgema sujuvalt, võimalikult efektiivselt ja stabiilselt aastajaast olenemata. Meteoroloogilistel tingimustel ja eeskätt talvise navigatsiooni ajal tekkival jääolul meretranspordile väga suur mõju. Eriti olulise kaaluga on see transiidivoogude teenindamisele kui kasutatakse Eestit läbivat transpordisüsteemi. Ka ajutine tagasilöökk sujuvas laevaliikluses mõjutab otseselt ja oluliselt kaupade liikumist Eesti sadamate kaudu ja seega nii logistikaahelas tegutsevate ettevõtete tulused kui maksulaekumisi ja SKT näitajaid. **Seetõttu on oluline tagada stabiilne laevaliiklus transiidi kui Eesti ühe olulisema majandusmootori toimimiseks ja pakkuda kvaliteetseid jäämurdeteenuseid sarnaselt naaberriikidega.** Teenuse eest maksavad veeteede kasutajad veeteetasu, mis laekub riigieelarvesse.

tõstmiseks varujäämurdjalt. Jäämurdetööde korraldajaks on Veeteede Amet, mille peadirektor määrab piirkonniti jäämurdetööde perioodi alguse ja lõpu vastavalt jääoludele. Vajalikud kulud planeeritakse iga-aastaselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala eelarves.

**Ohutu veeliikluse** aluseks on tehniliselt korras laevad, väljaõpetatud laevapereid, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Veeteede Amet loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelevalvet nii rahvusvahelisel kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelevalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme. Veeteede taristu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Veeteede Ameti järelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusosalast teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti merenduspoliitikast, mille üheks elluvijaks on Veeteede Amet.

## Lennujaamad

**Tallinna lennujaamas** on hetkel peamine ülesanne tulla toime iga-aastaselt kasvavate mahtudega (s.o lendude arv ja reisijate arv) moel, kus kliendid on teenustega rahul. Kasvavate mahtude juures on ohutus ja turvalisus tagatud riigipoolse toe julgestus- ja päästetegevuste kaudu, mis aitab kaasa programmi tegevuse „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärkide saavutamisele. Samuti kasvavad tootlikkuse ning efektiivsuse näitajad. Tähtsamad projektid: Ühtekuuluvusfondi projekti hanked (tehnikad) ja II etapi ettevalmistamine (s.o lõunaalad), aeronavigatsiooniteenuse vastavusse viimine [EASA](#) regulatsiooniga, CAT II, Reisijate terminali ja perrooni laiendamise teostatavuse uuring, massiivne digitaliseerimine ja automatiseerimine (IT hüpe), GH [maapealsed teenused] turu avamisega seotud projektid, reisijate terminali parendustööd nt ABC (automatiseeritud piiriületus), lennujaamas osutatavate teenuste koordineerimiskeskuse loomine (kaasab lisaks lennujaamale veel vedajad, EANS, GH jt olulised partnerid), detailplaneeringud lõunaaladele ja terminali ja Ülemiste hotelli vahelisele alale.

Kõiki regionaalseid lennujaamu ühendav on [EANS](#) ja ASi Tallinna Lennumaja ühisprojekt – irdtorn [ingl.k *Remote Tower*] ja aeronavigatsiooniteenuse osutamine.

**Tartu lennujaamas** on peamine fookus efektiivsusel, sh katsetatakse irdtorni projekti Tartu lennujaama näitel. **Kuressaare** lisaks efektiivsusele toimub hooldeangaari ehitus ja lennuliiklusalala rekonstrueerimise ettevalmistamine. **Kärdla lennujaama** osas on vastavalt Vabariigi Valitsuses heaks kiidetud täiendavate taristuinvesteeringute programmi (perioodiks 2018-2020) alusel kaasajastatud Kärdla lennuvälja raja asfaltkatet ning paigaldatud kaasaegsed aeronavigatsiooniseadmed.

**Pärnu lennujaama** osas otsustas Vabariigi Valitsus eraldada Pärnu lennujaama rekonstrueerimiseks kokku kuni 20 miljonit eurot. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisega toetatakse eelkõige turismi ja ühendusi lähinaabritega ning saartega. Rekonstrueerimistööde tellimine peatus 2019. aastal esitatud vaidlustuste tõttu. **Kihnu lennuväljale** ehitati kopteri maandumisplats (päästeoperatsioonideks). Kihnu lennuväljal regulaarseid lennuühendusi ei ole. **Ruhnu lennuraja** taristuga probleeme pole, ent lennuvälja kasutamist on aeg-ajalt takistanud saarel vabalt liikuvad veisekarjad.

**Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel** saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusosalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente.

Lennuameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast.

## 4. MEEDE 1: Liikuvuse korraldamine

Transpordi programmi liikuvuse korraldamise fookuses on kiiremate ja mugavamate kestlike ühenduste loomine; saartega ühenduste ja regionaalse bussiliikluse mahu säilitamine ning korralduse efektiivsemaks muutmine; reisirongiliikluse osakaalurolli ja veomahu kasvatamine, sealhulgas parem integreeritus teiste liikumisviiside ja erinevate liinide vahel; paindlikum liinivõrk, mis vastab inimeste ja töökohtade paiknemise muutustele; paremad (reaalaja) infosüsteemid ja ühtsed piletisüsteemid; ühistranspordi kättesaadavuse paranemine puuetega inimeste jaoks.

### 4.1. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ eesmärk

**Meetme eesmärk:** Liikuvusteenuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.

### 4.2. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud

Tabel 7: Meetme „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2017)	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
Ühistranspordiga tööl käimise osakaalu tõus <sup>25</sup>	↗	20%	≥20%	≥20%	≥20%	≥21%
Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust (aastate summaarne) <sup>26</sup>	↘	14% (SKP kasv oli 16%) <sup>27</sup>	0	0	7% (SKP kasvu eeldatakse 2018-2022.a u 9%)	<8% (SKP kasvu eeldatakse 2018-2023.a u 11%) <sup>28</sup>
CO <sub>2</sub> -ekv vähendada võrreldes 2005.a <sup>29</sup> tasemega (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	2347,2 kt	2181,0 kt	2217,5 kt	2254,7 kt	2279,7 kt
PM <sub>2,5</sub> -heidet vähendada võrreldes 2005.a tasemega <sup>30</sup> (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	0,4405 kt	<0,4405 kt	<0,4405 kt	<0,4405 kt	<0,47307kt
NO <sub>x</sub> vähendada võrreldes 2005.a tasemega (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	9,239 kt	<9,239 kt	<9,239 kt	<9,239 kt	<9,46 kt

<sup>25</sup> Statistikaameti tabel TT230: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TT230&ti=H%D5IVATUD+SOO+JA+T%D6%D6LK%C4IMISE+VIISI+J%C4RGI&path=../Database/Sotsiaalelu/15Tooturg/02Heivatud/02Aastastatistika/&lang=2>

<sup>26</sup> Viimastel aastatel on läbisõidu kasv olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014-2017 kasvas see kokku 14%. St 2014-2020 aasta planeeritud kasv on juba tänaseks ületatud. Kahjuks pole oodata, et liikluskoormus lähiaastatel oluliselt väheneks, mistõttu on ebatõenäoline, et ka 2020. aastaks TAK eesmärk saavutatakse.

<sup>27</sup> Perioodi 2014-2017 summaarne.

<sup>28</sup> <https://www.eestipank.ee/press/eesti-majandus-liigub-vaga-headest-aegadest-headesse-aegadesse-26062018>

<sup>29</sup> KHG ja välisõhu saasteainete vähendamisel lähtume direktiividest (ESR ja NEC) tulenevatest üldistest kohustustest riigile ning vähendamise kohustusele läheneme loogikas, et kõik sektorid peavad solidaarselt KHG ja saasteaineid vähendama. <https://www.envir.ee/et/kui-palju-eestis-kasvuhoonegaase-tekib>

<sup>30</sup> [http://cdr.eionet.europa.eu/ee/un/UNECE\\_CLRTAP\\_EE/](http://cdr.eionet.europa.eu/ee/un/UNECE_CLRTAP_EE/)

#### 4.3. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ programmi tegevused

Liikuvuse korraldamise meetmes on kaks programmi tegevust:

- 1) Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine, sealhulgas ühistranspordi ning nutikate liikuvuslahenduste arendamine (1.1)
- 2) Liiklusvahendid ja juhid (1.2)

##### 4.3.1 Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikluslahenduste arendamine“ eesmärk

**Programmi tegevuse eesmärk:** liikuvusteenus on paremini organiseeritud, sealhulgas tagatud on teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise kaudu.

##### Programmi tegevuste elluviimise tulemusena:

- peaks (regionaalne) ühistranspordi teenus olema senisest paremini kättesaadavam;
- peaks paranema juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja võimalusele toimepiirkonna keskses tööl käia.

Seejuures arvestatakse liinivõrgu kujundamisel inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt näiteks vanusest või muudest tunnustest. Transpordi ja kohaliku arengu kavandamisel on oluline, et need toimuksid üksteisega kooskõlas.

Transpordisektori efektiivsema planeerimise ja jätkusuutliku arendamise nimel alustatakse ettevalmistustega „transpordi planeerimise ja investeeringute valdkondade ühendameti“ ning „transpordi järelevalve valdkonna ühendameti“ loomiseks.

Ühistranspordi toetuseks on 2020-2023 kavandatud kokku 436,1 mln eurot, sh maanteetranspordile kokku 196,8 mln eurot (sh maakondliku ühistranspordi tugevdamiseks 84 mln eurot), raudteetranspordile 119,6 mln eurot, veetranspordile 97,8 mln eurot ja õhustranspordile 21,9 mln eurot, mis võimaldab Kärkla ja Kuressaare liinile tuua 2 eraldi lennukit.

##### Ühistranspordi kasutajate osakaalu tõstmiseks töökäijate hulgas jätkuvad 2020-2023 järgmised tegevused:

- Maakondliku ühistranspordi liiniveo mahu suurendamine;
- Kärkla ja Kuressaare liinile tuuakse 2 eraldi lennukit;<sup>31</sup>
- Virtsu-Kuivastu liini reisijate liikluse kasvu tõttu on vajalik iga-aastaselt suurendada tellitavate reiside mahtu vähemalt suviseks tipunõudlusega perioodiks. Seniste arutelude tulemusel soovitakse liinile tuua lisalaev aastast 2023, mis oleks vajadusel riskasutatav ka Rohuküla-Heltermaa liinil. Vastavad vahendid planeeritakse ühistranspordi eelarves;<sup>32</sup>
- Elron viib läbi hanke täiendavate elektrirongide soetamiseks;
- Uute tehnoloogiate testimisega seotud tegevused, millel on potentsiaali nii ühistransporti populariseerida kui ka ohutust suurendada, (sh isejuhtivad- ja juhiabisüsteemid ning teised intelligentsed transpordilahendused) jätkuvad kuni 2020. Suurimaks rahastatavaks projektiks on FABULOS (Horison 2020 rahastus), mille T&A tegevuse tulemusel finantseeritakse koos Soome partneritega 5,5 mln euro ulatuses isejuhtiva bussipargi opereerimisüsteemi arendust ja katsetamist.

<sup>31</sup> Kuressaare ja Kärkla lennuliine hakatakse teenindama kahe lennukiga siis, kui Kuressaare liinil sõlmitakse uus leping. Liini tihedus ei kasva kummalgi suunal, aga kuna Kuressaare liinile tuleb suurem lennuk, siis on sama tihedusega võimalik teenindada Kuressaare suunal vähemalt kaks korda sama palju reisijaid. Praegu teenindab liini 19 kohaline lennuk, uue hankega hangitakse vähemalt 40 kohalist lennukit. Hiiumaa suunal suuremat lennukit ei tule.

<sup>32</sup> Virtsu-Kuivastu veomahtu tõstetakse vastavalt vajadusele iga aastaselt vähesel määral. Samas ei kata see ära suviste tipp-perioodide nõudlust, sest olemasolevate laevadega ei ole vajalikku veomahtu võimalik täita. Selleks on igal suvel tellitud lisalaev, mis teeb juuni-august lisareise, aga kuna nõudlus suureneb pidevalt, siis on vaja leida viis, kuidas teenindada suveperioodil reisijad Virtsu-Kuivastu liinil rohkem. Võimalik, et uus laev katab selle vajaduse ka ilma veomahtu tõstmata ära, aga võibolla peab ka veomahtu tõstma kui selleks vajadus tekib.

Eesmärk on arendada üle Eesti kvaliteetset ühistranspordivõrku (kohalike inimeste reaalsele vajadusele vastava ühistranspordi korraldus, mis tagab transporditeenuste kättesaadavuse ja piirkondlike erisustega arvestamise).

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Maanteeamet, Veeteede Amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet.

### Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikuvusahenduste arendamine“ mõõdikud

Tabel 8:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)*	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
Ühistranspordiga rahulolu kasv transpordi liigiti**	↗		Alg aasta	x	x	x
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta (2018)	↗	1,412	1,418	1,421	1,424	1,427
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km (2018)	↗	0,48	0,50	0,51	0,52	0,53
Lennukite täituvus tellitud reisi kohta <sup>33</sup> (reisijad reisi kohta)	↗	20,3	21,9	22,0	22,1	22,2
Laeva täituvus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta)	↗	91,1	98,4	98,9	99,4	99,9

\* algtase tabelis on erinevatel mõõdikutel erinev tulenevalt selle korjamise meetodikast, sagedusest ja kättesaadavusest

\*\* mõõdik jääb programmi tabelisse sisse vajadusena kirja, kuid ei sisestata LISA 1 tabelisse

### Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikuvusahenduste arendamine“ teenused

Tabel 9:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ja transpordi poliitikameetmete väljatöötamine, transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, transpordi arengu ülevaadete koostamine, parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgi saavutamiseks erinevate uuenduslike transpordisuundade/lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste kasutuselevõtt laiemalt.
MKM (Transport)	Raudtee avaliku teenindamise lepingu alusel sõitjateveo korraldamine	Raudtee avaliku teenindamise lepingute sõlmimine ning nende alusel teostatava sõitjateveo avaliku liiniveo toetuse vajaduse kaardistamine.
MNT	Liiklusjuhtimine	Ajakohase liiklusinfo seire ja analüüsi baasil liiklusinfo edastamine liiklejatele läbi erinevate infokanalite ning taristu liikluskorralduse operatiivne muutmine.

<sup>33</sup> Tellitud reisiid aastas / aastane reisijate arv

MNT	Ühistranspordi (s.h. bussi-, parvlaeva- ja riigisisese lennuliikluse) korraldamine	Hangete läbiviimine lennu ja laevatühendusteks suursaartega. ÜTKde ja KOV nõustamine ja lepinguline järelevalve. Riikliku järelevalve teostamine sõitja sõiduõiguse ja vajalike dokumentide olemasolu üle. Liinilubade väljastamine ja ühistranspordi registri pidamine.
-----	--	--

#### 4.3.2 Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ eesmärk

**Programmi tegevuse eesmärk:** Liiklusvahendite, juhtide ja teiste liiklejate ning reisijate ohutus on tagatud.

Programmi tegevuse eesmärk on pikemas perspektiivis saavutada transpordi taristu tehniline ohutus selliselt, et sellel hukkuks võimalikult vähe inimesi ehk lähtudes printsiibis nn **0-visioonist**. See hõlmab nii taristu tehnilist parendamist, asjakohaseid liikluskorraldusvahendeid kui ka nende tehnilist korrasolekut, juhtide teadmiste tõstmist ning liikluskasvatust.

##### Liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamiseks:

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmisena 330 inimest aastas.

Seos ettevõtluse ja konkurentsivõime tõstmisega: Ennetustöö õnnetuste ärahoidmiseks - tõstame liiklusohutust ja liikluskultuuri, arendame digitaalse menetluse võimekust - toetus AS-le Metrosert taatlusstendi soetamiseks kiiruskaamerate iga-aastaseks taatlemiseks. Eestis liikluskaamerate taatlusteenuse loomine vähendab taatlemise ajakulu 60% ja tasu vähemalt 20% (50 liikluskaamera 5 a kasutusea kohta minimaalselt 200 000 eur).

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Maanteeamet, Veeteede Amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet.

#### Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ mõõdikud

Tabel 10:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
Sõidueksami esimesel katsel läbimine (%)	↗	51%	≥51%	≥51%	≥51%	60%
Tehnoülevaatuse esimesel korral läbinud sõidukid (%)	↘	85,7%	≥85%	≥84,5%	≥84%	83.5%
Mootorsõiduki juubes osakaal kontrollitutest (%)	↘	0,95%	<0,95%	<0,95%	<0,95%	0,85%
Veesõiduki juubes <sup>34</sup> osakaal kontrollitutest (%)	↘	2%	<2%	<2%	<2%	1,90%
Riigisiseste rongide tehniline töökindlus	→	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%

<sup>34</sup> Meresõidu ohutuse seaduse § 45 lg 4' sätestab, et kui väikelaeva või muu veesõiduki juhi ühes grammis veres on vähemalt 0,5 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem; või jetijahi ühes grammis veres on vähemalt 0,2 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,1 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem, siis on tegemist alkoholijoobes olemisega.

jääb samaks (%)						
Regionaallendude tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	↘	0,50%	0,42%	0,35%	0,35%	0,28%
Laevaihenduste tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	↘	0,30%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%

## Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ teenused

Tabel 11:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Ohutuse alase transpordi poliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Poliitikameetmete (s.h järelevalvemeetmete) väljatöötamine liiklusohutuse tagamiseks maismaal, õhus ja vees. Õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, liiklusohutusprogrammi (LOP) elluviimiskava koostamine ja selle täitmise jälgimine.
LA	Lennundusspetsialisti loa taotlemine	Lennunduses teenuse pakkumiseks/töötamiseks vajab lennundusspetsialist pädevus(t)e tõendamiseks vastavat luba. Isik, kellele väljastatakse lennundusspetsialisti luba, vastab kehtestatud nõuetele, mis tagab ohutuse lennunduses.
LA	Õhusõidukite liiklusesse lubamise taotlemine	Õhusõiduki käitamiseks peab see olema registreeritud ja tehniliselt korras. Lisaks peavad mehitamata õhusõidukid kontrollitud õhuruumis liikumiseks omama Lennuameti luba. Liiklusesse lubatud õhusõiduk vastab kehtestatud nõuetele, eesmärgiga tagada ohutus lennunduses.
MNT	Liiklusharjumuste kujundamine	Vastutustundliku ja ohutu liikluskäitumise kujundamine. Ennetustegevuste tööplaani koostamine, mille eesmärgiks on LOP strateegilistest eesmärkidest, ennetus- ja koolitusprioriteetide nimekirjast ning ennetusmeetmete mõjuhinnaangust lähtuva toimiva tööplaani tagamine. Liiklushariduse korraldamine – õppematerjalide väljatöötamine ja tootmine, koolituste läbiviimine, koolitajate juhendamine liiklusteemadel. Ennetuskampaaniate korraldamine ja ennetustegevuste läbiviimine avalikel üritustel.
MNT	Inimeste ja sõidukite liiklusesse lubamine	Sõidukite ja inimeste liiklusesse lubamisega seotud otsuste avalike teenuste planeerimine, arendamine, osutamine ja teenuse kvaliteedi järelevalve. Tagatud on, et liikluses osalevad ainult nõuetele vastavad sõidukid ning kontrollitud teadmiste ja oskustega inimesed.
VTA	Meremeeste väljaõpe	Teenuse keskendub meresõiduohutuse analüüsimisele ning erinevatele meremehe pädevustõendite haldamisega seotud teemadele. Veeteede Ameti järelevalve loob eelduse merenduspersonali ja väikelaevnike nõuetekohaseks väljaõppeks ja tagab kvalifikatsiooni tõendamise.
VTA	Laevade järelevalve	Kontrollitakse (väike)laevade vastavust nõuetele. Veeteede Ameti järelevalve loob eelduse laevade ja väikelaevade ohutuks ja turvaliseks kasutamiseks.

VTA	Riigile kuuluvate parvlaevade haldus	Riigi parvlaevade kasutusse andmise ja selle tingimustele vastavuse kontrolli korraldamine kasutusse andja esindajana. Veeteede Ameti haldamisel olevate riigile kuuluvate parvlaevade hea tehnilise seisukorra tagamine, operaatori(te) parvlaevade kasutusse andmise lepingu(te) täitmine.
-----	--------------------------------------	--

## 5. MEEDE 2: Kvaliteetne ja ohutu taristu

### 5.1 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ eesmärk

**Meetme eesmärk:** Kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvahelistelt.

Programmi taristu arendamise fookuses on raudteelõikude rekonstrueerimine reisirongiliikluse ühenduskiiruste tõstmiseks ja läbilaskevõime suurendamiseks (s.h liiklusjuhtimissüsteemid); kestliku ühistranspordi veeremi soetamine; jätkuv raudteepeatuste ühendamine kohaliku liiklusega; investeeringud saarte ja mandri ning saarte omavahelise ühenduse pidamiseks; alternatiivkütuste taristu laiendamine; jalgrattateede võrgustiku välja arendamine Tallinnas; jäävaba laevaliikluse tagamine kaubasadamatesse.

### 5.2 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ mõõdikud

Tabel 12:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)*	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
Taastuenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest	↗	3,7%	≥3,7%	≥3,7%	≥3,7%	≥10% (2030.a 14%)
Alternatiivkütuste, st metaankütuste osakaalu kasv maanteeõidukite energia tarbimises	↗	1%	≥1%	≥1%	≥1%	3% (2030.a 10%)
Jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) töökäimise osakaalu tõus (%) <sup>35</sup> -algtase 2017	↗	18,9%	≥18,9%	≥18,9%	≥18,9%	≥20%
Riigiteede võrgu seisundi parendamine (IRI, mm/m) -algtase 2018	↘	2,72	≤2,72	≤2,72	≤2,72	≤2,6 (2024.a mõõdetakse)
TEN-T teede arendamine aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja ohutuse	↗	2+2 ja 2+1 teede osakaal 13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ≥13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ≥13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ≥13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal 22,15% (2024.a mõõdetakse)

<sup>35</sup> <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TT230&ti=H%D5IVATUD+SOO+JA+T%D6%D6LK%C4IMISE+VIISI+J%C4RGI&path=../Database/Sotsiaalelu/15Tooturg/02Heivatud/02Aastatstatistika/&lang=2>

tõstmiseks, 2+2 ja 2+1 teede osakaalu suurendamine (%) <sup>36</sup> -algtaase 2018						
Taristust tulenevate rongiliiklust takistavate rikete arv aastas	↘	262	222	203	183	172
Reisiringidele kehtestatud maksimaalsed sõidukiirused 120 km/h või rohkem (jaamavahedes)	↗	82%	85%	86%	87%	88%

\* Algtase tabelis on erinevatel moodsikel erinev tulenevalt selle korjamise meetodikast, sagedusest ja kättesaadavusest.

### 5.3 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ programmi tegevused

Kvaliteetse ja ohutu taristu meetmes on kaks programmi tegevust:

- 1) Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused (s.h Teehoiukava) (2.1)
- 2) Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine (2.2)

#### 5.3.1 Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ eesmärk

Programmi tegevuse „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused (s.h Teehoiukava)“ peamine eesmärk on sarnaselt meetme eesmärgile kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.

Programmi tegevuse raames arendatakse või säilitatakse taristut, mis on eeskätt suunatud riigi siseste maismaa-, lennu- ja laevaühenduste tagamisele.

Taristu kvaliteedi tõstmiseks jätkatakse 2020-2023 järgmiste transpordi taristu investeeringutega:

- Toetatakse Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimist ja kiiruste tõstmist lõiguti 135 km/h.
- Renoveeritakse Tallinn-Tartu raudtee ja tõstetakse kiirusi (135 km/h).
- Jätkatakse Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn-Keila-Paldiski, Turba“.
- AS Eesti Raudtee alustab ettevalmistustöödega, et rajada Pääsküla-Keila II peatee, Tallinna lähipiirkonna reisiringiliikluse kvaliteedi tõstmiseks (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipptundidel). Samuti on kavandamisel Balti-Jaama laiendus ning 4 peatee ehitus Paldiski maantee ja Endla tänava vahelisel lõigul.
- AS Eesti Raudtee alustab projekteerimisega, eesmärgiga jätkata raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal. Talvise navigatsiooni tagamine.
- Rukki kanali süvendamine.

<sup>36</sup> TEN-T teid on Eestis kokku 1294 km (2018), sh 2+2 teid TEN-T võrgustikul 157 km ja 2+1 teid 15,7 km. 2023.aasta prognoos on 2+2 teid 238 km ning 2+1 teid 48,7 km.

Liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamiseks jätkatakse 2020-2023 järgmiste transpordi taristu investeeringutega:

- Jätkub Riigimaanteede teehoiukava elluviimine, milles tähtsamad projektid on Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel Kose-Mäo teelõigu, Tallinna ringteel Kanama-Keila (Valingu viadukt) teelõigu, Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Pärnu-Uulu ja Pärnu-Sauga teelõikude ning Tallinn-Narva maanteel Aaspere-Haljala teelõigu neljarealiseks ehitamine.
- Jätkatakse kruusateedele katete ehitamist. Eesmärk on muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuwabaks.

Kohalike teede korrashoiuks eraldatakse:

- Juhtumipõhist toetust, mille eesmärgiks on toetada kohalikke omavalitsusi, kelle teelõikudel tekivad täiendavad kulutused seoses täiendava liiklussagedusega lisaks kohalikele liiklusele ning ettevõtlusega seotud kohalike teede seisukorra parandamiseks aga samuti ka liiklusohutuse parandamiseks;
- Valempõhist toetust vastavalt maanteede ja tänavate pikkusele.
- Ühtekuuluvusfondi toetust Tallinn, Tartu ja Narva linnale (nt jätkatakse Narvat läbiva (Rahu-Kerese tn.) transiitreekonstrueerimisega).

Lisaks jätkatakse järgnevate aastate taristuinvesteeringute projektide ettevalmistamist (sh eelprojekteerimine, keskkonnamõju hinnangud, maade omandamine jne) senisest suuremas mahus, et viia ellu Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2019–2023 seatud eesmärgi Narva, Tartu ja Pärnu suunaliste põhimaanteede neljarealiseks ehitamine.

Muuhulgas on valitud välja avaliku ja erasektori koostöö (PPP) pilootprojektiks Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Libatse-Nurme teelõigu neljarealiseks ehitamine. PPP pilootprojekti elluviimise otsustamiseks on vajalikud majanduslikud tasuvusanalüüsid teostamisel. Pilootprojekti elluviimise otsus tehakse eeldatavalt 2020 aasta esimeses pooles.

Seos energeetika tulemusvaldkonnaga: Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine. Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%). Biokütuste segamisel on lisaks lõpphinna kallinemisele ka tehnilised piirangud sõidukitel. Biometaani tootmise ja kasutuselevõtu toetamine võimaldab sihttasemed saavutada soodsamail viisil. Lisaks peab Puhaste sõidukite direktiivist tulenevalt avalikes hangetes (näiteks ühistransport) kasutusele võtma üha enam puhtaid kütuseid. Selleks on sätestatud konkreetset sihttasemed hangetel. Eesti puhul on alternatiivideks biometaanil töötavad bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist.

## Maanteed

Senine riigiteede rahastamise maht on 200-300 mln eurot aastas, mis tagab riigiteede säilitamise ja mõningase arendamise.

Säilitamise osas on siiani peamiseks väljakutseks olnud piiratud ressursside ja arendussurve tingimustes teekattesundi säilitamine. Seda on suudetud teostada vaatamata 10-20% soovitud väiksemale eelarvele odavamate meetmetega, mis on lühema elueaga. Teede üldine seisukord (IRI ehk teekatte tasetase näitaja, mis tagab sõidumugavuse ja ka ohutuse) näitab koondnumbrites paranemise märke, kuid remondimeetmed on tihti rekonstrueerimist edasi lükkava iseloomuga ja teede kandevõime taastamisega saame tegeleda ebapiisavas mahus. Enam on kannatanud väiksema liiklusega teed.

Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest tulenevate üle-euroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamise suuniste elluviimine st väljaehitamine vastavalt TEN-T teede liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele (sh loomatarad, ökoduktid, müraseinad jm).

Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinn-Tartu-Võru-

Luhamaa, aastaks 2030 olema väljaehitatud vähemalt 2+1 tasemele, kus ristmikud on põhiliselt eritasandilised. TEN-T üldvõrk peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050 (sh Narva suund).

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2019–2023 seatud eesmärgiks on Narva, Tartu ja Pärnu suunaliste põhimaanteedel neljarealisteks ehitamise ning arvestatava kasutusega kruusateede muutmine tolmuwabaks aastaks 2030.

Seatud eesmärkide elluviimiseks on vaja senist tehoiu rahastamise mahtu suurendada keskmiselt ca 200 mln aastas.

## Raudteed

Raudteeinfrastruktuuri osas tuleb aastatel 2020-2021 ASile Eesti Raudtee kuuluval raudteel põhiliselt lõpetada juba eelnevalt alustatud projekte, millele on rahastus kindlaks määratud. Sellised projektid on Lääne-Harju koondprojekt, liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Lääne-Harju suunal, Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruste tõstmine, Tapa-Narva raudteel kiiruste tõstmine. Aastatel 2021-2024 on kõige olulisemateks projektideks liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel, kontaktvõrgu ehitamine Tallinn-Tartu lõigul ning Turba-Haapsalu raudtee projekteerimine ja võimalusel ehitusega alustamine. Hetkel on eeldatud, et liiklusjuhtimissüsteemi uuendamiseks vajaminev raha tuleb suures osas EL Ühtekuuluvusfondist ja AS Eesti Raudtee poolt võetavast 100 miljoni euro suurusest laenust.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Maanteeamet, Veeteede Amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet.

## Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ mõõdikud

Tabel 13:

Mõõdiku nimi	Trend		Algtas e (2018)	Sihttas e <sup>1</sup> (2020)	Sihttas e <sup>2</sup> (2021)	Sihttas e <sup>3</sup> (2022)	Sihttas e <sup>4</sup> (2023)
Riigimaanteedel teekatte seisukord paraneb või jääb 2020.a tasemele	↗	Väga hea (IRI <1,5)	25%	25%	25%	25%	25%
		Hea (IRI 1,5-2,59)	16%	27%	27%	27%	30%
		Rahuldav (IRI 2,6-3,59)	25%	23%	23%	23%	25%
		Halb/väga halb (IRI > 3,6)	25%	25%	25%	25%	20%
Raudtee liiklusgraafiku täitmine (%) jääb samaks	→		99%	99%	99%	99%	99%
Jäämurde teenuse tagamine	→		100%	100%	100%	100%	100%
Veetee taristust tulenevad intsidendid	→		0	0	0	0	0

**Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ teenused**

Tabel 14:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Riigi sisesete transpordiühenduste poliitika kujundamine ja elluviimise korraldamine	Riigi sisesete transpordiühenduste tagamiseks transpordi poliitikameetmete väljatöötamine. Transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, s.h uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, transpordi riigiabi küsimuste lahendamine.
MKM (Transport)	Teede korrashoiu tagamine (riigieelarve)	Juhtumipõhise toetuse eraldamise korraldamine KOVide teehoiu toetamiseks. Riigiteede teehoiukavade väljatöötamine, maanteed valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi riigi maksutulude ja SF vahendite kavandamine RES ja RE koostamise protsessis.
MKM (Transport)	Lennujaamade järjepideva toimivuse tagamine (riigieelarve)	Lennujaamade julgestuse ja päästekulude toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Lennunduse valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
MKM (Transport)	Raudtee taristu järjepideva toimivuse tagamine (riigieelarve)	Avalikku raudteed omava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulude ja raudteeinfrastruktuuri majandamise kulude tasakaalu tagamine, vajaliku riigieelarvelise toetuse kaardistamine, raudteeinfrastruktuuri arendamise lepingute sõlmimine, avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine. Raudteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
MKM (Transport)	Sadamate taristu järjepideva toimivuse tagamine	Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
MNT	Taristuga seotud õiguste andmine huvitatud osapooltele	Riigiteede taristuga seotud planeeringute, juurdepääsude, ehitustegevustega kaitsevööndis seotud nõuete ja liiklusohutuse vastavuse kontrollimine ja nõusolekute andmine. Teedega seotud andmete korrastamine, valideerimine, sisestamine ja nõustamine andmete sisestamisel (teeregistri pidamine).
MNT	Riigiteede taristu ehitamine ja remontimine	Taristu projekteerimis- ja ehitushangete läbiviimine, maade omandamine, nõuetekohase ehituse ja remonditööde tagamine, garantiiperioodi haldamine.
MNT	Riigiteede taristu haldamine	Hoolde- ja teehooldeseadmete lepingute sõlmimine, kontroll lepingute täitmise üle, ettepanekute tegemine nõuete muutmiseks. Riigimaade ja karjäärde haldamine, teede ohutuse kontrollimine, järelevalvetoimingute läbiviimine riigiteede kaitsevööndis. Kriisi reguleerimise korraldamine.
VTA	Sadamate järelevalve	Teenuse keskendub sadamatega seotud ohutuse ja turvaprobleemide lahendamisele.

VTA	Laevaliikluse korraldamine	Soome lahes kokkulepitud piirkonnas laevaliikluse teenuse osutamine ja laevaettekannete süsteemi käitamine ja selleks vajalike arenduste tegemine.
VTA	Hüdrograafilise info kogumine, navigatsiooniteabe koostamine ja levitamine	Teenus keskendub ohutuks meresõiduks tarviliku informatsiooni kogumisele ja analüüsimisele, navigatsiooniteabe koostamisele ja levitamisele.
VTA	Jäämurdeteenus	Jäämurdjate poolt teenindatavates sadamates on tagatud pidev navigatsioon.
VTA	Veeteede ja navigatsioonimärgistuse haldamine	Tingimuste loomine ohutuks veeliikluseks üldkasutataval veeteel.
TTJA	Raudteehutuse järelevalve	Raudtee taristu ja veeremi, raudteeliikluse, raudteel kauba ja reisijate veo ning raudteeveeremi nõuetele vastavuse kontrollimine ja TTJA poolt väljastatud tegevus- ja kasutusõiguste järgimise tagamine. Kaebuste menetlemine. Kaebuste lahendamine.
TTJA	Tegevus – ja kasutusõiguse andmine (raudteehutus)	Pädevust ja ohutust kinnitavate tunnistuste ja lubade väljastamine nii taristule, veeremile kui isikutele, ehituslubade menetlemine registrikannete tegemine ja välisriigi kutsekvalifikatsiooni tunnustamine.
TTJA	Raudtee tururegulatsioon	Raudteetaristu kasutustasu määramine ja vajadusel raudtee läbilaskevõime jaotamine.
TTJA	Struktuurivahendite rakendusüksus, siseühendused	Riigi siseste ühendustega seotud EL struktuurivahendite jaotamine, kulutuste abikõlblikkuse kontroll, maksetaotluste menetlemine ja hilisem kasutuse vastavuse kontroll.

### 5.3.2 Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärk

Programmi tegevuse „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ peamine eesmärk on sarnaselt meetme eesmärgile kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvahelistelt.

Rahvusvaheliste ühenduste ja reisijate arvu kasvuks:

- on käimas **Rail Balticu** projekteerimine ning rajamine;
- toimub riigieelarve kaudu kattes ASi Tallinna Lennujaam julgestus ja päästekulud;
- on käimas ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk on suurendada lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust;
- avaliku teenindamise leping aastateks 2020-2024 avaliku liiniveo toetuse maksmiseks riigieelarvest Tallinn-Moskva rongi opereerimiskulude katteks.

Rail Baltic’u raames on 2020.aasta jaanuari seisuga sõlmitud projekteerimisleping raudtee põhitrassi põhiprojekti koostajaga Raplamaa ja Harjumaal lõigus, veebruaris on kavas projekteerimisleping sõlmida ka Pärnumaal lõigus. Samuti on sõlmitud lepingud Ülemiste ja Pärnu reisiterminalide projekteerimiseks. Raudtee põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on Raplamaal lõigus märts 2021, Harjumaal juuni 2021 ning Pärnumaal juuni 2022.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Maanteeamet, Veeteede Amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet.

**Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ moodsikud**

Tabel 15:

Moodsiku nimi	Trend	Algtase (2018)*	Sihttase 1 (2020)	Sihttase 2 (2021)	Sihttase 3 (2022)	Sihttase 4 (2023)
Rahvusvaheliste alaliste otseleenuühenduste arv (algtase 2018)	↗	27 alalist	≥28 alalist	≥29 alalist	≥30 alalist	30 alalist
Rahvusvaheliste reisijate arv lennutranspordis <sup>37</sup>	↗	3 007 647	3 293 787	3 405 245	3 482 522	≥3 561 043
Rahvusvaheliste reisijate arv sadamates <sup>38</sup> (2017 moodsitud tase)	↗	10 850 603	≥10 850 603	≥10 850 603	≥10 850 603	≥11 000 000
Rahvusvaheliste reisijate arv raudteetranspordis (tuhat) <sup>39</sup>	→	107,4	105	105	105	105

\* algtase tabelis on erinevatel moodsikutel erinev tulenevalt selle korjamise meetodikast, sagedusest ja kättesaadavusest

**Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ teenused**

Tabel 16:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Rahvusvaheliste transpordiühenduste poliitika kujundamine ja poliitika elluviimise korraldamine	Rahvusvaheliste transpordiühenduste tagamiseks transpordi poliitikameetmete väljatöötamine. Transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, transpordi riigiabi küsimuste lahendamine, transpordi investeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine", rahvusvahelise raudteefrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine, rahvusvahelise raudtee reisijateveo avaliku teenindamise lepingu sõlmimine.
LA	Järelevalve teenus	Lennuamet teostab järelevalvet lennuohutust, lennundusjulgestust, lennundustegevust ning õhuruumi kasutamist reguleerivate õigusaktide täitmise üle. Järelevalveteenuse raames hinnatakse organisatsiooni, lennundusspetsialisti, õhusõiduki, eriloa jne vastavust kehtestatud nõuetele läbi mille tagatakse kvaliteetne ja ohutu teenuse osutamine. Kui järelevalve käigus esineb tõsiseid puudusi või järelevalvatav ei kõrvalda puudusi määratud tähtjaks, vormistatakse ettekirjutus. Kui ettekirjutuses toodud puudusi nõuetekohaseks ajaks ei kõrvaldata, väljastatakse otsus sertifikaadi peatamiseks. Sertifikaadi peatumise ajal ei ole võimalik järelevalvataval teenuseid osutada.

<sup>37</sup> AS Tallinna Lennujaam andmed või Statistikaamet, tabel TS203

<sup>38</sup> Statistikaamet, tabel TS161: rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu, 2017.a <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS161&ti=RAHVUSVAHELINE+REISILIILKLUS+SADAMATE+KAUDU+%28KVARTALID%29&path=../Database/Majandus/22Transport/14Veetransport/&lang=2>

<sup>39</sup> Statistikaameti andmebaas tabel TS101: VEONDUSETTEVÕTETE SÕITJATEVEDU JA SÕITJAKÄIVE TRANSPORTDILIIGI JÄRGI (KVARTALID) <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=TS101>

LA	Eriloo taotlemine	Eriloo taotlemise objektiivseks põhjuseks on riigi sisejulgeoleku tagamisega seotud tööülesannete täitmine. Keelatud esemete kaasavõtmine või (pagasi) läbivaatusest vabastamine võimaldab oluliselt kiirendada julgeoleku (sh meditsiini) teenuste pakkumist. Eriloo all käsitletakse veel ka näiteks organisatsiooni sertifikaadil kajastuvad eriload; lennuvälja lähiala, lennuvälja või kopteriväljaku ja üle 45 m kõrguste ehitiste planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise taotlemine; erandi ja/või AltMoc taotlemist.
LA	Lennundusega seotud sertifitseerimise taotlemine	Teenuste osutamiseks lennunduses peab juriidiline ja/või füüsiline isik olema sertifitseeritud, et teenuse tarbijad saaksid olla kindlad teenuse kvaliteedis ja ohutuses.
LA	Lennunduses vajaliku heakskiidu/kooskõlastuse taotlemine	Lennundusorganisatsioonid, rakendades muudatusi või täiendusi oma tegevuse protseduurides ja tegevuskavades, vajavad heakskiitu või kooskõlastust Lennuametilt, kes hindab/analüüsib muudatuse või täienduse piisavust lennuohutuse seisukohalt.
LA	Lennuvälja lähiala, lennuvälja või kopteriväljaku ja üle 45 m kõrguste ehitiste planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise taotlemine	Ehitiste, mis asuvad lennuväljade või kopteriväljakute läheduses või mis on üle 45m kõrgused peavad omama Lennuameti kooskõlastust (sh detail- ja maakonnaplaneeringute kooskõlastused).
TTJA	Struktuurivahendite järelevalve, välisühendused	Rahvusvaheliste ühendustega (lennujaam) seotud EL struktuurivahendite jaotamine, kulutuste abikõlblikkuse kontroll, maksetaotluste menetlemine ja hilisem kasutuse vastavuse kontroll. Rail Baltica projektiga seotud tegevuste elluviimine.

## 6. LISAD

1. Rahastamiskava planeerimistasandite lõikes sh eesmärgid ja mõõdikud (SJIS)