



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

KÄSKKIRI

30.05.2022 nr 143

**Transpordi tulemusvaldkonna 2021. aasta
tulemusaruande kinnitamine**

Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a määruse nr 112 „Riigi eelarvestrateegia, riigieelarve eelnõu ja tõhustamiskava koostamise ning riigieelarve vahendite ülekandmise tingimused ja kord ning riigieelarve seadusest tulenevate aruannete esitamise kord“ § 16 lõike 1 alusel kinnitan transpordi tulemusvaldkonna 2021. aasta tulemusaruande (lisatud).

(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

KINNITATUD
majandus- ja taristuministri 30.05.2022
käskkirjaga nr 143
Lisa

Transpordi tulemusvaldkonna 2021. aasta tulemusaruanne



Sisukord

1. Tulemusvaldkonna üldinfo	4
2. Tulemusvaldkonna mõõdikud	4
3. Tulemusvaldkonna eelarve jaotus programmide lõikes ja eelarve täitmine	5
4. Tulemusvaldkonna lühianalüüs: arengud ja väljakutsed	6
5. Hindamised ja tõhustamiskavad	10
6. Programmi üldinfo	10
7. Programmi eelarve jagunemine meetmete lõikes	10
8. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi mõõdikud	11
9. Olukorra lühianalüüs: arengud ja väljakutsed	11
10. Meetme ja tegevuste mõõdikud	17
11. Programmi planeeritud tegevuste elluviimine	19
12. Aruandeaasta eelarve täitmine	24

1. Tulemusvaldkonna üldinfo

Tulemusvaldkond: Transport
Valdkonnaga seonduvad strateegilised dokumendid: Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035, Transpordi arengukava 2014–2020
Tulemusvaldkonna eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused
Eesti 2035 sihid: Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond

Programm: Transpordi programm
Vastutav ministeerium: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
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. Tulemusvaldkonna mõõdikud

Tabel 1. Tulemusvaldkonna mõõdikud

Eesmärk: Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused						
Tulemusvaldkonna mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed		
	2019	2020	2021	2021	2022	2035
Transpordi arengukavaga 2014–2020 seatud tulemusvaldkonna mõõdik:						
Transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks ¹	55,7	-	-	-	-	-
<i>Transpordi ja liikuvuse arengukavaga 2021–2035 seatud tulemusvaldkonna mõõdikud:</i>						
Tulemusvaldkonna mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed		
	2019	2020	2021	2021	2022	2035
<i>Liikluses hukkunute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena²</i>	55,67	60	55	48	46	30

¹ Programmi 2021–2024 rakendamise mõjuindikaatoriks tulemusvaldkonna tasemel on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks (baseerudes Transpordi arengukaval 2014–2020). 2019. aastal oli Eesti indeks 55,7. 2020. a ja 2021. a kohta andmed puuduvad. Antud rahvusvaheline indeks ei peegelda piisavalt hästi Eesti transpordi taristu ja teenuste olukorda, niisamuti pole need andmed ajas võrreldavad ega ka jätkusuutlikult esitatud: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020>. Seetõttu seda mõõdikut 2022–2025 transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis ning edaspidistes programmides enam ei kasutata. Samas on eeldada rahuloluindeksi aeglasemalt tõusvat trendi kui selle korjet ja mõõtmist jätkataks senisel kujul.

² Allikas: <https://transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>

Liikluses raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ³	402	374	360	329	322	187
Transpordi CO ₂ e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga ⁴	2 402,89 (2021.a raporteeritud 2019.a kohta)	2 234,42 (2022.a inventuuri st 2020.a kohta)	-	2072 kt	2051 kt	1700 kt
Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)	0	5	7	-	75	360
Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium						
Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnikilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ⁵	31%	26%	29%	30%	27%	40%
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu	28	15	32	20	23	40
Allikas: AS Tallinna Lennujaam						

3. Tulemusvaldkonna eelarve jaotus programmide lõikes ja eelarve täitmine

Tabel 2. Tulemusvaldkonna eelarve täitmine

	Esialgne eelarve ⁶	Lõplik eelarve ⁷	Täitmine
Kulud	472 163 tuhat €	492 636 tuhat €	431 632 tuhat €
Investeeringud	222 428 tuhat €	228 258 tuhat €	205 644 tuhat €

Transpordi tulemusvaldkonna all on koostatud üks programm. Transpordi tulemusvaldkonna investeeringute piirmääraga eelarvest täideti 96%, välisotustest laekunud ja muude tulude arvelt täideti investeeringute eelarvet 64% ulatuses. Suurimad erinevused eelarve täitmisel olid *RailBaltic*'u arendustöodes seoses põhitrassi projektlahenduste kavandatud märgatavalt aeglasema laekumisega projekterijalt ning ühissetevõttel RB Rail AS. Projektlahenduste puudumine ei võimaldanud kavandatud ehitushankeid kavandatud mahus välja kuulutada.

2020. aastast toodi 2021. aastasse üle kasutamata investeeringute eelarvete jääke 9,85 mln ulatuses, sh 4,5 mln oli 2020. aasta lisaelarve jääk riigimaanteede (sh kruusateede) remondiks, 2 mln Keri tuletorni rekonstrueerimise I etapiks ja 1,9 mln eurot riigimaanteede remondi koondprojekti vahendeid. Kõik ülekantud vahendid kasutati eesmärgipäraselt 2021. aastal ära, va Keri tuletorni rekonstrueerimise I etapi eelarve, mille jääk summas 1,7 mln tagastati VV sihtotstarbelisse reservi. Riigieelarvest ei ole

³ Allikas: Transpordiamet (TRAM)

⁴ Allikas: <https://envir.ee/kliima/kliima/rahvusvaheline-aruandlus#kasvuhoonegaaside-in>

⁵ Allikas: Statistikaameti tabel TS121: https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_transport_transpordi-uldandmed/TS121

⁶ Esialgne eelarve on Riigikogus kinnitatud eelarve ja selle detailsed andmed tuleb võtta eelarve planeerimise dokumentidest või infosüsteemidest.

⁷ Lõplik eelarve on **kogu kasutada olevate vahendite** maht sh eelarve muudatused, ülekantud vahendid, Vabariigi Valitsuse reservidest eraldatud vahendid, ministri tehtud muudatused, arvesse võetakse ka tuludest sõltuvate kulude ja investeeringute eelarve korrigeerimine.

Transpordiametil võimalik katta Keri tuletorni rekonstrueerimistöödeks vajalikke kulusid, kuna Transpordiameti iga-aastases baaseelarves vastavad vahendid puuduvad või neid ei jätku. Täiendavate vahendite eraldamata jätmisel jääks pooleli Keri tuletorni rekonstrueerimine. Tööde poolelijätmine seab ohtu Keri tuletorni kui ehitismälestise ja olulise navigatsioonimärgi püsimise.

Aruandeaasta investeeringute eelarve jääke kantakse 2022. aastasse üle summas 5,3 mln eurot. Sellest 2,4 mln eurot on riigimaanteede remondi koondprojekti vahendeid, 0,85 mln IT investeeringuteks ja 0,5 mln tuletornidele.

Piirmääraga kulude eelarvest täideti 88%, välistoetustest laekunud ja muude tulude arvelt täideti kulude eelarvet 59% ulatuses. Suurim eelarve alataitumus oli piirmääraga kulude eelarves KOVidele antud investeeringutoetustes teede ja tänavate rekonstrueerimiseks – eelarvesse kinnitatud 17,3 mln eurot kasutati ära 5,4 mln. Investeeringutoetust on võimalik kasutada kahe aasta jooksul ning kõik kohalikud omavalitsused ei ole 2021.aastal jõudnud projekte lõpuni ellu viia. Eelarve täidetakse 2022. aasta lõpuks.

Pärnu lennujaama rekonstrueerimiseks kinnitatud kogueelarvest 17,3 mln euro kasutamine viibis ehitushinna kallinemisega seotud ehitushangete luhtumise ja ühe kohtuvaidluse tõttu.

VV reservist parvlaev Estonia uuringuteks eraldatud 1,6 mln eurot kasutati ära 0,4 mln, seoses projektimeeskonna värbamise ja rahaliste vahendite eraldamise hilinemisega.

2020. aastast toodi 2021. aastasse üle kasutamata tegevuskulude eelarvete jääke 31,3 mln ulatuses, sh 8 mln ühistranspordi dotatsioonideks, 4,4 mln Transpordiameti tööjõu- ja majandamiskuludeks, 16,6 mln KOV teede juhtumipõhiseks investeeringutoetuseks (sisaldab ka 2020. aasta lisaeelarvega eraldatud eriolukorra vahendeid). Kõik ülekantud vahendid kasutati eesmärgipäraselt 2021. aastal ära, va KOV teede jaoks planeeritud investeeringutoetused, millest 2,1 mln tagastatakse riigieelarvesse.

Aruandeaasta tegevuskulude eelarve jääke kantakse 2022. aastasse eeldatavalt üle summas 34 mln. Sellest 6,7 mln ühistranspordi dotatsioonideks, 8,5 mln Transpordiameti tööjõu- ja majandamiskuludeks, 3,3 mln Pärnu lennujaama rekonstrueerimise jätkamiseks, 11,8 mln KOVide investeeringutoetuseks teede ja tänavate rekonstrueerimiseks ning 1,2 mln parvlaev Estonia uuringutega jätkamiseks.

4. Tulemusvaldkonna lühianalüüs: arengud ja väljakutsed

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

Tulenevalt Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist on suurim väljakutse 2022. aastal ja edaspidi transpordi ja meremajanduse teenuste toimimise tagamine aga ka kehtestatud sanktsioonide rakendamise tagamine ja majandusmeetmete rakendamise koordineerimine.

Eesti 2035 vajalik muutus (temaatiline kimp)	Positiivsed arengud	Väljakutsed
--	---------------------	-------------

„Ruum ja liikuvus“)		
<p>C. Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostöimivat transporditeenust</p>	<p>MKM haldusallas on 2021. aastal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • moodustatud erinevaid transpordiliike hõlmav Transpordiamet (01.01.2021); • kasutusele võetud REMIX⁸ tarkvara liinivõrgu planeerimiseks; • edukas parvlaevaihenduste liinitõrgete haldamine koostöös partneritega, hoides fookuses klientide vajadusi; • tööprotsessid optimeeritud seoses Covid-19 jätkumisega ja vajalik paindlikkus tagatud liinimuudatuste tegemiseks; • uute bussiveo hangete jaoks välja töötatud nõuded vähese heitega kütust kasutavatele bussidele üleminekuks, madala sisenemisega jm ligipääsetavuse nõuetele bussidele üleminekuks ning jalgrattaveovõimaluste parendamiseks; • käivitatud projekt busside ja rongide sõiduplaanide ühildamiseks, sh uute bussiliinide kasutusele võtmiseks; • kasutusele võetud nõudetransport (Saaremaal läbiviidav pilootprojekt), et teenindada sõitjaid, kellel puudub võimalus üldist ühistransporti kasutada; • 2021. a suvel valmis Tallinna regiooni liikuvuse, ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs. Analüüsi eesmärgiks oli pakkuda välja tegevused, mida Helsingi regiooni ühistranspordi korralduse mudeli kohaselt võiks Tallinna regioonis rakendada • 2021. a novembris kinnitas Vabariigi Valitsus “Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035”, mis strateegilisel tasemel kehtestas eesmärgid säästva liikuvuse arendamiseks ning CO2 ja energiatõhusa transpordi arendamiseks. Eesmärk on suurendada erinevate säästvate liikuvusteenuste kasutamist, sh jalgratta kasutus ja ühistransport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vajalik on parandada ühistranspordi teenindustaset. • Väljakutseks on ka ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel. • Covidist tulenev ühistranspordi kasutajate vähenemine ja sõiduauto kasutuse kasv ühistranspordi arvelt. • Järsk tõus kaugtöö kasutuse kasvus, mis muudab inimeste liikumisharjumusi ja vajadusi. • Jätkutegevusena Tallinna regiooni liikuvuse, ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüsile on alates 01.04.2022 plaanis kasutusele võtta uued Põhja-Eesti 30 päeva ühispileti tooted, mis võimaldavad kasutada erinevaid transpordiliike ühe piletitootega nii Tallinnas kui Harjumaal (sh rong, maakonnaliinid). See on oluline samm selles suunas, et inimestel ei oleks ühistranspordi kasutamisel piire, vaid nad saaksid seda teha erinevate transpordiliikide üleselt. See on pikema visiooni üks samm, kuhu suunas on oluline muutus kokku lepitud. • Ettevalmistamisel on EL perioodi 2021–2027 toetusmeetmed linna keskustes rattateede arendamiseks, kus Tallinna, Tartu ja Pärnu linna toetatakse Ühtekuuluvusfondist 40 miljoni euroga, millele lisandub 30% omafinantseering. Lisaks on kavandatud ka meede samas summas ja kaasrahastuspõhimõttel Tallinna Trammitööde arendamiseks, et jõulisemalt toetada riigi poolt ja suunata säästva transpordi arendamist Eestis ka kohalike omavalitsuste tasandil. • Välja on arendatud nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamiseks planeerimissüsteemid, mida on võimalik ja eesmärk kasutusele võtta projekti lõppedes laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes. • Liikuvusteenuste Ühistranspordiliikide laiemaks integreerimiseks toetab Ettevõtluse ja innovatsiooni sihtasutus Tallinna projekti, et Tallinnas kasutusele võtta MaaS (<i>mobility as a service platvorm</i>, MaaS). Tallinn ootab MaaS-i operaatorilt integratsiooni loomist vähemalt ühistranspordi piletimüügi süsteemiga ja ühte operaatorit igalt järgnevalt transpordiplatvormilt – e-tõukerattad, rendiautod ja taksoteenused. Liidestused süsteemide vahel tuleb teha nii, et rollerit/sõidukit/piletit saab broneerida ja tasuda MaaS-i platvormi kaudu – see tähendab, et kasutajal pole vaja hüpata erinevate rakenduste vahel – kogu reisi planeerimine, broneerimine ja maksimine (kogu teekonna jaoks) peab olema saadaval ühes keskkonnas. Võimalusel kaasatakse ka Tartu linn. • Seoses kavandatava reisiringide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning analüüsida nende mitmetasandiliseks viimise vajadusi ja võimalusi.

⁸ <https://www.remix.com/>

		<ul style="list-style-type: none"> • Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsvõimaluste tagamise koostalitluse tehnilise kirjelduse rakenduskavas⁹ on võetud kohustus analüüsida PRM KTK nõuete rakendamist Eesti raudteevõrgustikul. Analüüsi tulemustest lähtudes on hiljem võimalik koostada tegevuskava tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks.
D. Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu	<ul style="list-style-type: none"> • Aastatel 2022–2029 on kavas arendada selliseid transpordiühendusi, mis vähendavad ajakulu vahemaade läbimisel: liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavate TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede ehitamine • Kiire ja mugava rongiühenduse loomine Euroopaga Rail Balticu näol. • Muuhulgas on ühtekuuluvuspoliitika fondide toel kavas arendada liiklusohutut, ligipääsetavat ja kestlikku linnaruumi koostöös suuremate linnadega (toetatakse jalg- ja jalgrattateede ning parklate, mitmeliigiliste liikumisvõimalustega ümberistumistega peatuskohtade rajamist). • Investeeringuobjektina on kokku lepitud Tallinna linnaga Vanasadama trammiühenduse arendamises, mida riik toetab RRF rahastusega summas 26 miljonit eurot ning Turba-Risti raudtee arendamine summas 34 miljonit eurot, kus on 2022. aastal plaanis ehitushange välja kuulutada. • Käivitatud on ka raudtee elektrifitseerimise projekteerimine ja kurvide õgvendamine (160 km/h) suunal Tallinn-Tapa Tartu ja Narva. Rail Balticu Ülemiste ühisterminali ehitushanke I etapp on kavandatud 2022. aasta esimesse poolde. Samuti jätkub 2022 aastal erinevate ristete (viaduktid, sillad, ökoduktid) ehitus. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2021. aastal toimusid ettevalmistused Euroopa Liidu programperiودي 2021–2027 ühtekuuluvuspoliitika fondide rakendamiseks. Endiselt puudub Partnerluslepe EK-ga, mis pidurdab EL rahade kiiret kasutuselevõttu. • Järgneval kümnendil on suurimaks väljakutseks teadlikkuse tõstmine ning tähelepanu suunamine keskkonnanõuetele ja säästvate liikumisviiside eelistamisele. Selleks tuleb teha olulisi investeeringuid kestliku taristu rajamiseks, aga töötada välja uusi meetmeid transpordi keskkonnajalajälje vähendamiseks, arvestades sealjuures <i>Fit for 55</i> paketi kohustusi (ja selle koosmõjus). • Teehoiu rahastamise kärbe RES 2022–2025 aastatel 2024 ja 2025 moodustas kokku ca 100 mln eurot. Arvestades asjaolu, et ka enne kärbet ei olnud teehoiu rahastamine piisav, toob teehoiu jätkuv kriitiline alarahastamine kaasa nii teede seisukorra järsu halvenemise kui ka suure tööpuuduse teehoiusektoris. Alarahastuse tingimustes ei ole võimalik täita ka liiklusohutuse- ja keskkonna nõudeid TEN-T põhivõrgu maanteel aastaks 2030, mis on kõikidele liikmesriikidele kohustuslikud vastavalt EP ja NK määrusele nr 1315/2013. Tulenevalt 2022. aastal tekkinud julgeolekuolukorrast ja sanktsioonidest Venemaale ja Valgevenele on toimunud märgav hinnatõus teehoiukava ehitus- ja rekonstrueerimistöödele, mis seab ohtu ka EL eelarveperioodil 2021–2027 maantee arendamiseks eraldatud vahendite kasutamise, kuna puuduvad piisavas ulatuses kaasrahastamise vahendid. • Käivitatakse rahvusvahelised lennud Pärnu Lennujaamast. • 2022. aastal on plaanis koostöös Keskkonnaministeeriumiga teha Vabariigi Valitsusele ettepanek toetada ja käivitada 1 miljoni euro suuruse fondiga (pilot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Täpsem sisu ja sihistamine välja töötamisel.
Eesmärk Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035	Positiivsed arengud	Väljakutsed
Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole	Liiklusohutuse olukorra muutuste hindamiseks on otstarbekas vaadata kolme aasta keskmiseid näitajaid, mis	Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutusprogrammis seatud eesmärk. . 2021. aasta eesmärgiks oli kolme aasta

⁹ [nip-prm-tsi-estonia.pdf\(europa.eu\)](http://nip-prm-tsi-estonia.pdf(europa.eu))

<p>võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30</p>	<p>vähendab juhuslike muutuste mõju üksiku aasta tulemusel. Aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses 59 inimest ning 2019–2021 keskmisena 55 inimest. Kolme aasta keskmine hukkunute arv on vähenenud viimasel kümnendil püsivalt ja iga-aastaselt, kuid mitte kavandatud tempos.</p>	<p>keskmisena kuni 48 hukkunut. Kuigi kolme aasta keskmine hukkunute arv on vähenenud iga-aastaselt, pole olemasolevad meetmed olnud piisavalt tõhusad. Liiklusohutusprogramm, transpordi ja liikuvuse arengukava ning Euroopa Liidu ülesed kokkulepped seavad Eestile sihi vähendada teeliikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu. Liiklusohutuse programmi järgi on eesmärk aastaks 2025 jõuda olukorrani, kus teeliikluses ei hukkuks enam kui 40 inimest ning raskelt vigastada ei saaks enam kui 302 inimest (2023–2025a keskmisena). Tänapäevaste trendide ning ekspertarvamuste põhjal on vähetõenäoline, et soovitud tase saavutatakse. Kolme aasta keskmine hukkunute arv peaks 2021a lõpuga võrreldes vähenema 15 võrra. Viimase viie aasta trendi põhjal oleks vähenemine poole väiksem (saavutataks kolme aasta keskmine hukkunute arv 48). Transpordiamet on asunud välja töötama olulise mõjuga tegevusi, mis vajaliku rahastuse olemasolul võimaldaksid sihtasemini või selle ligidale jõuda. Lisaks RESi 2022–2025 teehoiu vahendite 100 mln euro suuruse kärpega aastatel 2024 ja 2025 kokku on ohutuse tõhustamine riigiteede võrgustikul väga kriitiline. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad arvestava liiklussagedusega teelõigud, mida EL vahenditest ei saa rahastada. Eesmärgini jõudmiseks on Transpordiamet asunud välja töötama olulise mõjuga tegevusi, mis vajaliku rahastuse olemasolul võimaldaksid vältida kuni 15 inimese liikluses hukkamise ja ca 90-le raskete kehavigastuste tekkimise.</p>
<p>Vähendada transpordi CO₂-heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga</p>	<p>2022.a inventuuri kohaselt 2020.a kohta oli transpordi CO₂-heidet 2 234,42 kilotonni. 2020. aasta sihttase oli seatud 2072 kt.</p>	<p>Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, samas tõusis kodust töötamise osakaal. Täpsustatud CO₂ vaheprognooside järgi on 2022 transpordi KHG heitkogused 2158,31 kt CO₂ ekv (programmi sihttase käesolevaks aastaks 2051 kt CO₂ ekv). Praegusel trajektooriga on 2035 a transpordi heide 1819,8 kt CO₂ ekv. Muidugi tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei oska adekvaatselt hinnata Fit for 55 paketi mõjusid, kuna see pole veel rakendunud ning selle võimalik ulatus on veel lahtine. Uuendatud prognoosid näitavad aga, et olemasolevate meetmetega ei ole võimalik transpordi CO₂-heidet vähendada arengukavas eesmärgiks võetud sihttasemeni.</p>
<p>Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) – 360 laeva</p>	<p>2021. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) 7 laeva.</p>	<p>Projekti rakendamist on takistanud mõningad probleemid seoses õigusloomega ja toetavate infosüsteemide käivitumisega, samuti pole veel täies mahus käivitunud projekti turundustegevused.</p>
<p>Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites maanteetranspordiga võrreldes – 40%</p>	<p>2021. aastal moodustas raudteekaubavedu 29%.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustab olulise osa kaubavahetus, mis liigub läbi Venemaa, on tõenäoline, et raudteekaubaveo osakaal langeb. • Seoses keerulise olukorraga raudteekaubavedude turul on vajalik analüüsida, kas senine turuosaliste maksevõime hindamise meetodika on sobiv ka muutunud turusituatsioonis.

40 aastaringset regulaarlennuliini	2021. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu 32 regulaarliinini .	Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonselt reisijate huvist, teatud piirkondade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest ja post-COVID olukorrast. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.
------------------------------------	---	--

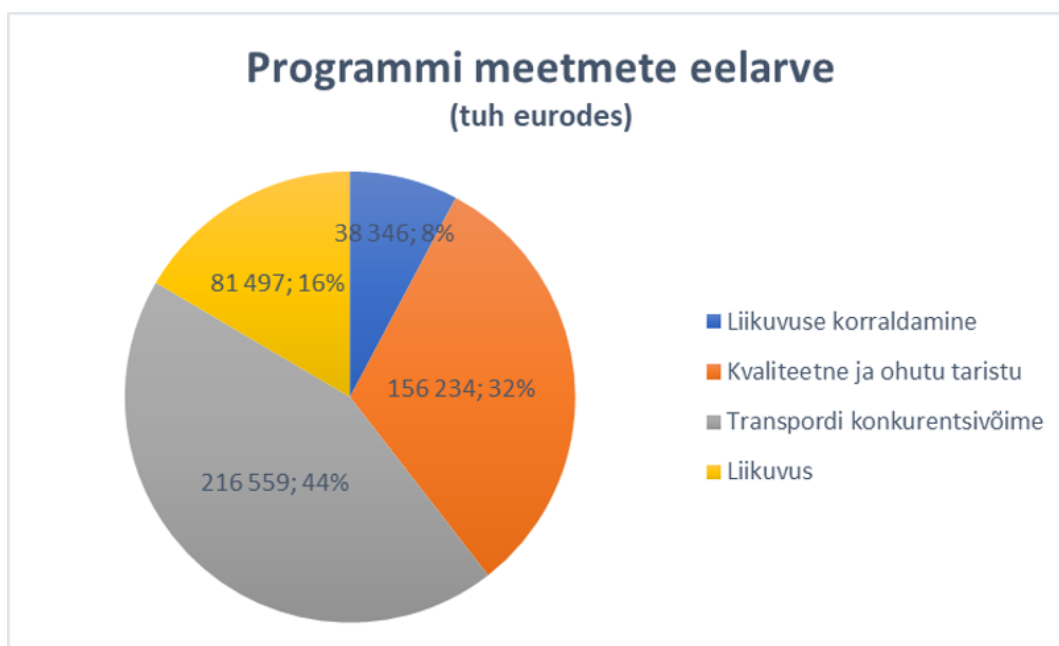
5. Hindamised ja tõhustamiskavad

Aruandeaastal ei viidud TUVis läbi hindamisi ega ei koostatud tõhustamiskavasid.

6. Programmi üldinfo

Programmi nimi	Transpordi programm aastateks 2021–2024
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
Peavastutaja ministeerium (minister)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (majandus- ja taristuminister)

7. Programmi eelarve jagunemine meetmete lõikes



Programmi meetmete eelarve jaotuses on kasutatud nii 2021–2024 (MKM ja TTJA, oranž ja sinine sektor) kui ka 2022–2025 (TRAM, hall ja kollane sektor, tulenevalt ametite ühendamisest) programmipuude jaotust. Programmi tegevuste lõikes leiab eelarved ja nende täitmised peatükis 12.

8. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi mõõdikud

Tabel 3. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi mõõdikud

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 mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Liiklussurmade vähenemine , 3 viimase aasta keskmine hukkunute arv (raudteel ¹⁰ ja maanteel ¹¹),	66,67 (maanteel 55,67 ja raudteel 11)	66,66 (maanteel 59,3 ja raudteel 7,3)	61,3 (maanteel 55,3 ja raudteel 6)	55 (maanteel 48 ja raudteel 7)	52 (maanteel 46 ja raudteel 6)
Transpordisektori energiakulu ¹² (tuhat TJ) väheneb või jääb samaks võrreldes 2012.aastaga	34,83	33,19	-	≤34	≤34
Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12,0% ¹³	11,7%	9,6%	-	≤12,0%	≤12,0%

9. Olukorra lühianalüüs: arengud ja väljakutsed

Positiivsed arengud

- Ühistranspordis valmis analüüs Tallinna-Harjumaa ühtse ühistranspordi korralduse ja juhtimise osas, mis on aluseks edasisteks ümberkorraldusteks, mis võimaldaksid paremini planeerida ja korraldada omavalitsuste- ja liikideülest ühistransporti.
- Raudteede juures eraldati 2021. aastal ASile Eesti Raudtee riigieelarvest 3 292 678 eurot Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse tõstmise (135 km/h) projektile ning koos eelnevate aastate eraldistega valmis uus raudteesild üle Emajõe. Haapsalu raudtee II etapi raames teostati ettevalmistavad tegevused Turba-Risti raudteelõigu ehitamiseks. Sõlmiti leping 6 uue kaheüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 8 426 184 eurot.
- Maanteede puhul teostati 2021. aastal erinevaid remontöid kokku **2190 km** teelõigul (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati **13 km** ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti **20** silda ja **90 km** ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati **335 km** kruusateelõigule. Ehitati ümber **42** liiklusohutlikku kohta.
- Liiklusohutuse seisukohast vaadatuna hukkus aastate 2019–2021 keskmisena maanteedel liikluses 55 inimest (2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2021. aasta sihtasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkamised. Jätkus positiivne trend

¹⁰ <https://ttja.ee/ariklient/raudtee/onnetusjuhtumite-statistika-raudteel>, TTJA

¹¹ <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika>

¹² Eurostat andmebaas: Simplified energy balances – [annual data](#)

¹³ Eurostat andmebaas: Final consumption expenditure of households by consumption purpose (COICOP 3 digit), transport - [annual data](#) (15.03.2022 seisuga info 2021. a kohta puudub)

linnaliikluses. Tallinnas vähenes liikluses hukkunute arv 9-lt 4-le, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud jalakäijate (3) arv. Kui jätta kõrvale kergliikuriga toimunud ühesõidukiõnnetused, siis vähenes oluliselt ühesõidukiõnnetuste arv. Kasvas joobekontrollide arv, kuid roolist tabatud alkoholi või narkootilisi aineid tarbinud juhte tabati vähem, mistõttu on põhjust eeldada, et alkoholi mõju all liikluses osalevate juhtide üldine arv on langustrendis.

- 2021. aasta septembris lõppesid Pärnu lennujaama lennuliiklusala rekonstrueerimistööd ning lennujaam avati taas lennuliiklusele. Riik investeeris Lennuliiklusteeninduse ASi tegevustesse 10 miljoni eurot, et soodustada piiriülest koostööd FINEST projekti raames, irdtorni arendusi ning mehitamata lennuliikluse süsteemi arendamist.
- Reisilaevandusettevõtjate jätkusuutlikkuse ning säilimise tagamiseks eraldati 2021. aastal 8 mln eurot. Riigiabi andmine oli vajalik, kuna laevandusettevõtjad annavad tööd tuhandetele inimestele, moodustavad olulise osa turismisektorist ning aitavad tagada kaupade ja inimeste liikumist riikide vahel. Selle katkemine oleks toonud endaga kaasa ulatuslikumad ja negatiivsemad tagajärjed. Riigiabi eesmärgiks oli tugevdada Eesti reisilaevanduse konkurentsivõimet, säilitades töökohti ja toetades majanduse ning reisilaeva sektori arengut. Jäämurre toimus 2021. aastal ligikaudu 1,5 kuud Soome lahel Kunda ja Sillamäe sadamate piirkonnas. Pärnu lahel kestis jäämurre ligikaudu 3 kuud.
- Oleme saavutanud ELis viienda koha taastuvenergia kasutamises transpordis. Järgmisena läheme üle säästlikumatele taastuvkütustele (nn “II põlvkonna” biokütused) ning selle tulemusena absoluutnumbrites lähiaastatel biokütuse osatähtsus veidi väheneb, kuid selle tulemusena hoogustame säästlikumate biokütuste (nt kodumaine biometaan) kasutuselevõttu.
- KIK on läbi viinud elektribusside ja vastava tankimistaristu toetusvooru, mille tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning rajatakse nende jaoks laadimistaristu. Lisaks viis KIK läbi esimese vesiniku kasutuselevõtu pilootmeetme transpordisektoris, mille kohaselt rajab Utilitas rohevesiniku tarneahela ning mille tulemusel väheneb iga-aastane kasvuhoonegaaside heitkogus üle 1000 tonni CO₂ ekvivalenti ja rohevesiniku aastane tootmiskaht, mida hakatakse kasutama ühistranspordis, on üle 30 tonni.
- Kuni aastani 2019 oli **läbisõidu kasv maanteedel** ca 3–4% aastas. Perioodil 2019–2021 oli läbisõidu kasv maanteedel kokku 3,44%. SKP summaarne kasv oli sel perioodil 18,43%. See tähendab, et meetme mõõdikuga „Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust“ (ja ühtlasi ka Transpordi arengukavas 2014–2020 eesmärk) seatud eesmärk sai saavutatud. Samas ei anna paari viimase aasta statistika kindlust trendi jätkuks. Läbisõidu kasvu pidurdumine (ja koguni vähenemine 2019. aastaga võrreldes) oli kindlasti tingitud Covid-pandeemiaga seotud liikumiste vähenemisest.

Tulemusvaldkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2014–2020:

- Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme tegevustes on rekonstrueeritud või uuendatud 201,89 km maanteedõike. 2023. aastaks seatud eesmärgist (215km) on täidetud 93,86%.
- Uusi maanteedõike oli 2021. aasta lõpuks valminud 31,92 km. Aastaks 2023 seatud eesmärgist (46km) on täidetud 69,39%.
- Raudteeliikluse arendamise meetme rakendamine kulgeb hästi ning seatud eesmärgid saavutatakse. 2021. a lõpu seisuga oli rekonstrueeritud või uuendatud 205,59 km raudteelõike. Seega ollakse pisut ületatud 2023. aastaks seatud eesmärki (200 km).

- Eraldiseisvalt raudteelõikude rekonstrueerimisest käsitleme liiklusjuhtimissüsteemide rekonstrueerimisi, mida on 2021. aasta lõpu seisuga tehtud 50 km (2023. aasta sihttase 79 km).
- 2021. aasta lõpu seisuga oli ühendusvõimalusi parandatud kokku 30 ühistranspordipeatuses (07.02.22 seisuga on lõppenud kõik meetme tegevusest rahastatud 31 projekti).
2021. aasta lõpus valmis meetme tegevuse 10.2.1 raames Ühtekuuluvusfondi (ÜF) projekt „Tartu raudteejaama arendamine ja ligipääsetavuse suurendamine“. Projekti raames rekonstrueeriti Tartu vaksali esine väljak ning parandati ligipääsetavust raudteejaamaale nii jalgsi kui rattaga liiklejatele. Projekt viidi ellu mitmes etapis. 2017. aastal valminud Tartu raudteejaama esine väljak pälvis 2018. aastal Maastikuarhitektuuri peapreemia.¹⁴
2021. aastal valmis projekti raames teine suur etapp, milleks oli Tartu linna ühe tihedama liiklusega Riia-Vaksali ristmiku rekonstrueerimine. Eesmärk oli muuta piirkond kergliiklejatele ohutumaks ja mugavamaks ning suurendada ristmiku läbilaskevõimet. Kahele poole Riia tänavat ehitati kergliiklustunnelid, rekonstrueeriti sõidutee ja teed ületav raudteeviadukt, mille kõrvale ehitati kergliiklussild. Riia-Vaksali ristmiku rekonstrueerimisel kasutati Eestis ainulaadset ja keerukat tunnelite rajamise tehnoloogiat. Nii suruti eelnevalt valmistatud 1200 tonni kaaluvad betoonist tunnelielemendid läbi raudteetammi muldkeha. Projekti kogumaksumus oli 7,1 miljonit eurot. ÜFist toetati projekti ligi 2,9 miljoni euroga.



- Keskkonnasõbralike ja vähese CO₂-heitega transpordisüsteemide meetme tegevuse raames on saavutatud 94,2% aastaks 2023 seatud eesmärgist.
- SF mõõdik „Rongireisijate arv aastas“ tegi 2021. aastal väikese tõusu, ulatudes 6,08 miljonini (tõus võrreldes 2021 aastaga on 1,5%).
- Tulemusnäitaja „Halvas seisus teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest“ saavutusmäär on võrreldes 2020. aastaga paranenud, ulatudes 0,4%-ni (2023. aastaks seatud sihttase on 11%, ehk antud juhul 0,4% väga palju parem kui eeldatud 11%).

Väljakutsed

- **Ühistranspordi osakaalu** langust on 2020–2021 aastatel mõjutanud eelkõige koroonapandeemia. Ühistranspordi osakaal vähenes peamiselt kodus töötamise osakaalu suurenemise arvel (nt 2019. a oli see näitaja 5,1%, 2021. a 8,7% hõivatutest), autoga liikumiste osakaal on kasvanud ainult veidi 56,1%>57,4%. Jalgsi ja rattaga liikumiste osakaal on Eestis viimase kahe aasta jooksul 2019. a tasemega võrreldes samaks.

¹⁴ Videot valminud raudteejaama esisest väljakust saab näha siin: <https://www.youtube.com/watch?v=gC-NtmwAcKk>

- Lisaks pandeemiale mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.¹⁵

Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega jätkuvalt seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavatele inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile ning arendades nõudluspõhist transporti, kus see on mõistlik. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ja ligipääsetava ühistransporditeenuse pakkumise ning linna lähi ühistranspordiühenduste liinivõrgu ja ühistranspordi liikide ülene korraldamine koos ühtse ühistranspordi piletitootega.

Lisavajadused: bussitransporditeenuse olemasoleva taseme säilitamiseks (kehtivate lepingute täitmise kulude tõusu katteks) on aastateks 2023–2026 vajalik hinnanguliselt täiendavalt 70,1 miljonit eurot. Selleks, et tagada bussiühenduste lisamahtu 500 000 km aastas, sh lisamahu suurus on prognoositud vastavalt Põhja-Eesti ÜTK poolt 2022. aastaks taotletud 2 miljoni lisakilomeetri võimaldamiseks vähemalt 2026. aastaks, on prognoosi kohaselt vaja veel täiendavalt 6,3 miljoni eurot. Nõudetranspordiks on Saaremaa pilootprojekti alusel arvestatud Saaremaa jaoks täiendavalt 300 000 eurot aastas. Nõudetranspordi korraldamine ühe sõitja kohta on suurema maksumusega kui liinivedu. Kavandatud on, et kõigis maakondades nõudetranspordi rakendamine peaks jääma 900 000 euro piiresse ehk selle jaoks on periood prognoositav lisavajadus 3,6 miljoni eurot. Seega koos olemasolevate lepingute kallinemise, täiendava liinimahu ning nõudetranspordi arendamisega on aastateks 2023–2026 liikuvusteenuse arendamiseks ja soodustamiseks vaja hinnanguliselt täiendavaid vahendeid kokku ligikaudu **80,1 miljonit** euro ulatuses.

Rongireisijate arvu kasvuks ning rongi eelistamiseks autole on aastateks 2023–2026 vajalik **ligi 48 miljonit eurot** liiniveo toetust, et arengukavaga seatud eesmärki planeeritud veomahu järkjärguliselt kasvatada. Sellega proportsionaalselt kasvab kulu infrastruktuuri tasudele, arvestatud on ka mõningase ühikuhindade tõusuga. Kompenseerida tuleb ka elektri hinna ja kütuse hindade tõus. Sellega seoses on vajadus ka sihtfinantseeringut põhivara soetuseks (AS Eesti Liinirongid Pääsküla depoo laiendus) 4 miljoni euro ulatuses. Seoses lisanduva veeremiga (2025. a saabuvad 6 uut elektrirongi) tuleb laiendada Pääsküla depood, et tagada rongipargi hooldus vastavalt tootjapoolsele hooldusplaanile.

Lennuühenduste ja kohalike parvlaevaühenduste lisavajadused on tingitud kütusehinna ja hoolduskulude hindade tõusust, mistõttu aastatel 2023–2026 on vaja lisaks **ligi 81 miljonit eurot**, sh lennuühendused ligi 3 miljonit eurot.

Kokku on dotatsioonide vajadus ühistranspordi korraldamiseks (kulude kasv kütuse- ja energiahindade, hoolduskulude tõusu ning vedajate lepingutes oleva THI kasvust lähtuvalt) aastateks **2023–2026 umbes 205 miljonit eurot**.

- **Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine**, kuna Eestis oli vastav näitaja 2021. a vaid 3,2% (aasta varem 3,1%) ning tegelik potentsiaal on realiseerimata. Eesti suurimates linnades puudub

¹⁵ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja arendatud eeskujulikud rattateede võrgustikud, mille osas oleks ka Eestil veel areneda. SF programmiperioodil 2021–2027 on suurim väljakutse seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnades nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu.

- **Raudteetaristu** jätkuvaks probleemkohaks on vajadus tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, kus puudub kasutus ja luua täiendavaid kasutusvõimalusi multimodaalseks transpordiks ning möödasõidukohti reisirongide läbilaskevõime suurendamiseks. Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks ohutust kui ka kasutajamugavust. Kaubaveoprognose järgnevateks aastateks ei ole võimalik praeguses määramatuses teha, reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. Varasemad väljakutsena väljatoodud Balti jaama läbilaskevõime on lahendatud ja Pääsküla-Keila raudteelõigu läbilaskevõime on lahendamisel ning mainitud investeerimisprojektide teostamisel luuakse 2023. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

Lisavajadused: raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoiu raames aastatel 2023–2026 on lisavajadus **122,8 miljonit eurot**, et tagada AS-i Eesti Raudtee tulude-kulude tasakaal (RdtS § 73 lg 5). Tulu-kulu tasakaalu tagamiseks vajalike vahendite kalkulatsiooni peamiseks lähtekohaks on kaubaveomahu vähenemine 2021. aasta 12,8 mln tonnilt 6,8 mln tonnile 2022. aastal ja edasine stabiliseerumine 5,0 mln tonnile järgnevatel aastatel.

Arengukavast tulenev eesmärk raudtee elektrifitseerimine (katteallikata kulud) vajab aastatel 2023–2026 lisaks **ca 48,1 miljonit eurot**.

Raudtee kapitaalremont Tartu-Valga liinil vajab aastatel 2023–2026 lisaks **6 miljonit eurot** ning Haapsalu–Rohuküla raudtee taastamise II etapp (Risti-Haapsalu-Rohuküla ehitus) **80 miljonit eurot**.

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

Lisavajadused: veetransporditaristu arendamise ja korrashoiuga seotud lisavajadused aastatel 2023–2026 on **69,1 miljonit eurot**, millest suurimad on: rahvusvahelise reisiparvlaevanduse konkurentsivõime tagamiseks tuleb jätkata toetusmeetmega ning Covid-19 kriisist väljumiseks on vajalik jätkata tööjõu toetusmeetmega vajadusega **30,8 miljonit eurot**, veeteetasude vähendamise (et soodustada Venemaaga mitteseotud kaupade ja laevade liikumist läbi Eesti sadamate) seotud kulude suurenemine riigile summas ca **36 miljonit eurot**.

Veeteetaristu korrashoid aastatel 2023–2026 ca **132,9 miljonit eurot**.

- **Lennunduses** on peamiseks probleemiks COVID-19 pandeemia järgne kirju reisimise regulatsioon, mis seab väljakutseid lennuettevõtjatele ja reisijatele piiriüleseks reisimiseks. See ühtlasi kahandab lennuettevõtjate äri võimalusi ning sunnib tegevust piirama, mis omakorda vähendab Eesti kui ELi geograafilise ääreala riigi jaoks ühenduvuse võimalusi ja atraktiivsust välisinvesteeringutega seotud äriturismiks. 2022. aasta on võtmetähtsusega lennureisijate enesekindluse ning lennuühenduste taastamisel. Välispoliitilised mõjud seoses Ukraina kriisiga võivad lennundusvaldkonna ning reisijate mahtude taastumist 2019. aastaga võrreldavale tasemele veelgi pärssida. Probleemiks on eeskätt kõikide Vene Föderatsiooniga seotud

õhusõidukite käitamise keelamine äritegevuses, sh Vene Föderatsioonis registreeritud ja kaudse omandiga seotud ettevõtetega, samuti hooldusteenuse ja varuosade pakkumise keelamine sellistele ettevõtetele. Ühtlasi on piiratud ka Vene Föderatsiooni kodakondsusega seotud isikute kuulumist lennundusettevõtete juhtkonda ning õhusõidukite iseseisvat käitamist, nt eraõhusõidukite juhtimist.

Lisavajadused: Lennuliiklusteeninduse ASi regionaalsete lennuväljade tegevuskulude sihtfinantseerimise vajadus aastatel 2023–2026 summas **ca 3,5 miljonit eurot**.

Liikmetasude kasvu (Eurocontrol) katmiseks aastatel 2023–2026 summas **ca 2,5 miljonit eurot**.

Regionaalsete lennujaamade sihtfinantseerimise vajadus eeldatavas mahus **11 miljonit eurot**.

Tallinna Lennujaama julgestuse- ja päästekulude täiendava sihtfinantseerimise vajadus aastatel 2023–2026 summas **ca 10 miljonit eurot**.

- Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärk **vähendada kolme aasta (2019–2021) keskmist liiklussurmade arvu** maanteetranspordis kokku lepitud tempos jäi täitmata. Kolme aasta (2019–2021) keskmisena hukkus 55 (LOP järgne piirarv 48) liiklejat. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, LOPis toodud tegevustest ning vahe-eesmärgi mittesaavutamisest, on pigem tõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttaset ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv hakkab näitama iga-aastaselt olulist langustrendi. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult kavandatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline. Teisalt näitab põhjamaade liiklusstatistika, et hukkunute arvu vähenemine võib olla kõigi liiklusega seotud osapoolte ühise jõupingutusega siiski saavutatav. Piirkiiruse järgimine, joobes juhtimise ja roolis kõrvaliste tegevuste vältimine on kindlasti ühed võtmekohad, mille paranemine on suure mõjuga liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisele tulevikus.

Lisavajadused: riigiteede arenduseks ja remondiks (v.a ehitusobjektid) on aastatel 2023–2026 lisavajadus **ca 360,2 miljonit eurot**, s.o projektide ettevalmistus ja maade ost, põhinedes riigiteede teehoiukavale. 2023–2025 vajadus on korrigeeritud inflatsiooni võrra ning 2026 aasta taotlus vastab riigiteede teehoiukava 2022–2030 eelnõu 2026 aasta vajadusele. Sealhulgas maanteede rekonstrueerimine ca 151,6 miljonit eurot, programm "Kruusateed tolmuvabaks" riigiteedel ca 73,7 miljoni euro ulatuses (meetme rahavajadus on kujundanud 2030 aasta eesmärki silmas pidades), kattega teede taastusremont 34,8 miljonit eurot, projektide ettevalmistus (sh projekteerimine ja maade soetus) 24,4 miljonit eurot, sildade remont ca 18,5 miljonit eurot, kattega teede säilitusremont 18,4 miljonit eurot, liiklusohutlike kohtade ümberehitamine ca 15,8 miljonit eurot, kruusateede säilitusremont 9,2 miljonit eurot, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine (kergliiklusteede ja bussipeatuste rajamine, sh ligipääsetavuse parandamine) ca 6,1 miljonit eurot.

Riigiteede hooldamise lisavajadus on **ca 16,8 miljonit eurot**.

Ehitusobjektid (prioriteet 1) TEN-T põhivõrgu teed vajadusega **ca 176 miljonit eurot**. Teelõikude väljaehitamise kohustuse tähtaeg on 2030 vastavalt EL TEN-T määrusele 1315/2013. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla teed ei vasta liiklusohutus- ja keskkonnanõutele (2021. a seisuga nõuded täidetud vastavalt 30% ja 21% ulatuses).

Ehitusobjektid (prioriteet 2) TEN-T üldvõrgu ja muud teed vajadusega **ca 143 miljonit eurot**. TEN-T üldvõrgu teed on lähtuvalt EL määrusest 1315/2013 vajalik viia vastavaks liiklusohutus- ja keskkonnanõutele aastaks 2050.

Sõjalise mobiilsuse objektid vajadusega **ca 86,52 miljonit eurot**.

10. Meetme ja tegevuste mõõdikud

Tabel 4. Meetmete mõõdikud

Meede 1. Liikuvuse korraldamine					
<i>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.</i>					
<i>Meetme kirjeldus: Transpordi programmi liikuvuse korraldamise fookuses on kiiremate ja mugavamate kestlike ühenduste loomine; saartega ühenduste ja regionaalse bussiliikluse mahu säilitamine ning korralduse efektiivsemaks muutmise; 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.</i>					
Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Ühistranspordiga tööl käimise osakaalu tõus (%)	20,6	18,4	15,9	20,7	21
Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust	11,8	11	3,44	0	7
CO ₂ -ekv vähendada võrreldes 2005.a tasemega	2 402,89	2 234,42	-	2072	2051
PM _{2,5} -heidet vähendada võrreldes 2005.a tasemega	0,78	0,37	-	0,741	0,741
NO _x vähendada võrreldes 2005.a tasemega	7,54	7,5	-	13,812	13,812

Tegevus 1.1. Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h ühistranspordi ning nutikate liikuvuslahenduste arendamine)

***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.*

Tegevuse kirjeldus:

Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta	1,476	1,27	1,052	1,421	1,192
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km	0,53	0,4	0,38	0,51	0,52
Lennukite täitumus tellitud reisi kohta (reisijaid reisi kohta)	22,6	19,1	26,74	23,6	23,8
Laeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijaid reisi kohta)	92,23	80,48	85,95	96,1	96,5

Tegevus 1.2. Liiklusvahendid ja juhid

***Eesmärk:** Liiklusvahendite, juhtide ja teiste liiklejate ning reisijate ohutus on tagatud*

Tegevuse kirjeldus:

Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Sõidueksami esimesel katsel läbimine (%)	50	52	59	51	51
Tehnoülevaatuse esimesel korral läbinud	84,2	71,5	71,4	84,5	84,0

sõidukid (%)					
Mootorsõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest (%)	0,78	0,89	0,78	0,95	0,95
Veesõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest (%)	2,39	1,9	1,97	2	2
Riigisiseste rongide tehniline töökindlus jääb samaks (%)	99,9	99,9	99,5	99,9	99,6
Regionaallendude tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	0,68	0,38	0,3	0,34	0,33
Laevauhenduste tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	0,04	0,09	0,14	0,21	0,20

Meede 2. Kvaliteetne ja ohutu taristu

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

Meetme kirjeldus: Programmi taristu arendamise fookuses on aeg-ruumiliste vahemaade vähendamine ning ohutuse tagamine maanteedel, 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.

Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Taastuenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest	5,15	12,6	-	10	8,5
Ühistranspordi, jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus (%)	38,7	36,9	34	38,7	39,6
Riigiteede võrgu seisundi parendamine (IRI, mm/m)	2,62	2,54	2,46	2,60	2,57
TEN-T teede arendamine aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja ohutuse tõstmiseks, 2+2 ja 2+1 teede osakaalu suurendamine (%)	13,34	15,5	18,5	13,34	13,34
Taristust tulenevate rongiliiklust takistavate rikete arv aastas	235	174	188	203	182
Reisirongidele kehtestatud maksimaalsed sõidukiirused 120 km/h või rohkem (jaamavahedes), (%)	84,82	87,13	86,54	86	87

Tegevus 2.1. Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteeühendused (sh Teehoiukava)

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

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

Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Väga hea tasemega teekatte osakaal riigiteedel jääb samale tasemele (IRI <1,5)	26	29	30,6	29	29
Hea tasemega teekatte osakaal riigiteedel suureneb (IRI 1,5-2,59)	27	29	29	29	29
Rahuldava tasemega teekatte osakaal riigiteedel väheneb (IRI 2,6-3,59)	24	23	22,4	23	23
Halva/väga halva tasemega teekatte osakaal riigiteedel väheneb (IRI > 3,6)	23	19	18	19	19
Raudtee liiklusgraafiku täitmine (%) jääb samaks	98,38	99,13	99,1	99	99,1
Jäämurde teenuse tagamine	100	100	100	100	100

Veetee taristust tulenevad intsidendid	0	0	0	0	0
--	---	---	---	---	---

Tegevus 2.2. Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine

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

Tegevuse kirjeldus: Programmi tegevuse raames arendatakse taristut, mis on eeskätt suunatud rahvusvaheliste transpordiühenduste tagamisele.

Mõõdikud	Tegelik täitmine			Sihttasemed	
	2019	2020	2021	2021	2022
Rahvusvaheliste alaliste otseleenuühenduste arv	28	15	32	20	23
Rahvusvaheliste reisijate arv lennutranspordis	3 236 142	838 747	1 261 612	1 019 000	1 950 000
Rahvusvaheliste reisijate arv sadamates	10 749 076	4 323 163	3 542 067	-	-
Rahvusvaheliste reisijate arv raudteetranspordis (tuhat)	112	20	0	35	0

11. Programmi planeeritud tegevuste elluviimine

Planeeritud tegevuste täitmise analüüs

Meede 1. Liikuvuse korraldamine

Tegevus 1.1. Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikluslahenduste arendamine

- Jätkeb ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus, 2021–2024 kogusummas 438 mln eurot. Sh Kärkla ja Kuressaare liinile tuuakse 2 eraldi lennukit¹⁶. Kuressaare ja Kärkla kahe lennukiga teenindamise aastane kulu summas 5,0 mln eurot.
- 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 alates 2023.aastast ca 5,4 mln eurot aastas.¹⁷
- Elron viib läbi hanke täiendavate elektrirongide soetamiseks, vajadusega 56 mln eurot.

Tulemus: Tegevused on seotud meetme tasandi mõõdikuga „Ühistranspordiga tööl käimise osakaalu tõus“. Ühistranspordiga tööl käimise osakaal vähenes 2.5%. 2021. a eesmärgist jäi puudu 4,2%. Ühistranspordi (ÜT) osakaalu langust on 2020–2021 aastatel mõjutanud eelkõige koroonapandeemia. ÜT osakaal vähenes peamiselt kodus töötamise osakaalu suurenemise arvel (2019 oli see näitaja 5,1%, 2021. a 8,7% hõivatutest), autoga liikumiste osakaal on kasvanud ainult veidi 56,1%>57,4%. Jalgsi ja rattaga liikumiste osakaal on Eestis viimase 3 aasta jooksul jäänud samaks.

Lisaks pandeemia mõjutab ÜT osakaalu vähenemist töökohtade kehv teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, autokasutust soodustavad taristu- ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest

¹⁶ Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 31.05.2024. Saaremaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel 21.12.2020-31.05.2024 NyxAir OÜ.

¹⁷ Virtsu-Kuivastu veomahtu tõstetakse vastavalt vajadusele iga-aastaselt vähesel määral. Samas ei kata see ära suviste tippperioodide 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.

kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.

Avaliku teenindamise lepingute alusel teenindati 2021. aastal maakonna bussiliinidel 18,0 miljonit reisijat, praamiühendustega saarte ja mandri vahel 2,4 miljonit reisijat ja lennuliinidel 40 tuhat reisijat. Bussitranspordis saab positiivsena märkida sõitjate arvu stabiilset tõusu terve 2021. aasta vältel. Seoses Covid-19 jätkumisega jätkati bussitranspordis tööprotsesside optimeerimisega, millest olulisemana saab nimetada protsessi elektrooniliseks muutmist ja vajaliku paindlikkuse tagamist liinimuudatuste tegemisel. Samuti pakkus väljakutseid parvlaevaühenduste liinitõrgete haldamine nii Saaremaa, Muhumaa kui ka Ruhnu ühenduste tagamisel koostöös partneritega, hoides fookuses sõitjate vajadusi.

Laevaliiklus

2021 võrreldes 2020. aastaga toimus parvlaevaliikluses sõitjate arvu tõus 11% ulatuses, mis jäi siiski alla prognoositud 17%-le. Reaside arv suurenes 4,3%, toetuse summa jäi praktiliselt eelmise aasta tasemele ehk 22,2 mln eurot ja toetus sõitja kohta vähenes 1,02 eurot.

Lennuliiklus

2021 võrreldes 2020. aastaga toimus lennuliikluses sõitjate arvu tõus 60% ulatuses, mis ületas prognoosi, mille kohaselt oodati sõitjate arvu kasvu 30% ulatuses. Reaside arv suurenes 14,3% ja toetuse summa tõusis 66% ehk kokku oli toetuse summa 4,99 mln eurot. Toetus sõitja kohta suurenes 4,30 eurot.

Bussiliiklus maakonnaliinidel

2021 võrreldes 2020. aastaga toimus avalikel maakonna ja avalikel kaugliinidel sõitjate arvu tõus 0,7% ulatuses. Liiniläbisõit suurenes 5,7% ja toetuse summa tõusis 5,3% ehk kokku oli toetuse summa 49,7 mln eurot. Toetus sõitja kohta suurenes 0,12 eurot.

Toetus maakondlikele bussiliinidele on 2017–2021 kasvanud 128 % ehk 27,9 miljonit eurot, kuid sõitjate arv on seoses COVID levikuga olnud tagasihoidlik ehk 4%.

Raudteeliiklus

Raudtee reisijateveo osas sõlmiti ASiga Eesti Liinirongid 2021. aastaks avaliku teenindamise leping ning pikaajaline avaliku teenindamise otseleping aastateks 2023–2032 riigisisese raudtee reisijateveo avalikuks teenindamiseks. Tallinna–Moskva rahvusvahelisel liinil raudtee reisijatevedu ei toimunud tulenevalt COVID-19 pandeemiast. 2021. aasta jaanuaris sõlmiti ASiga Eesti Liinirongid kuue uue kaheühestele elektrirongi finantseerimisleping. Uued rongid alustavad opereerimist 2024. aasta lõpul peamiselt Tallinna-Tartu liinil. Uued rongid annavad suure panuse keskkonnasõbralikumana transpordiühenduse loomisesse, millega soodustatakse ka ühistranspordi kasutamist.

ASiga Eesti Liinirongid sõlmitud lepingu alusel tellis riik 5,78 miljonit rongkilomeetrit ning maksis selle eest avaliku liiniveo toetust 27,96 miljonit eurot. Seejuures tuleb arvestada asjaoluga, et piletitulu ei olnud võrreldes 2019. aastaga endiselt taastunud, kuigi võrreldes 2020. aastaga tõusis 3,5%. Toetus sõidu kohta oli ligikaudu 5,50 eurot varasema 4,97 euro asemel. Tulenevalt kütusehindade ja raudteefrastruktuuri kasutustasu tõusust on AS Eesti Liinirongid kulud oluliselt tõusnud, kuid reisijate arvus olulist tõusu aasta kokkuvõttes ei toimunud.

Tegevus 1.2. Liiklusvahendid ja juhid

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine, aastateks 2021–2024 planeeritava liiklusohutusprogrammi elluviimiskava rahastuse koguvajadus on ligikaudu 21,13 mln eurot. *Liiklusohutuse programmi elluviimiskavas ei kajastata teistes tegevuskavades juba kajastatud tegevuste kulusid. Näiteks on sealt täies ulatuses väljas teehoiukavas toodud kulud, ehki neil investeringutel on oluline mõju ka liiklusohutusele.* LOPi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkaks liikluses üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmisena 302 inimest aastas.

Tulemus: Tegevused on seotud programmi tasandi mõõdikuga „Liiklussurmade vähenemine, 3 viimase aasta keskmine hukkunute arv“, millest tulenevalt kavandati perioodi 2019–2021 hukkunute arvuks mitte enam kui 55 (sellest 48 maanteedel ja 7 raudteedel), kuid reaalne tulemus oli 61 (sellest 55 maanteedel ja 6 raudteedel).

Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, LOP-is toodud tegevustest ning vahe-eesmärgi mitta saavutamist, on pigem tõenäoline, et LOP-is 2025. aastaks seatud sihttaset ei saavutata.

Maanteed: Liiklusohutuse olukorra muutuste hindamiseks on otstarbekas vaadata kolme aasta keskmiseid näitajaid, mis vähendab juhuslike muutuste mõju üksiku aasta tulemuses. Aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses 59 inimest ning 2019–2021 keskmisena 55 inimest. Kolme aasta keskmine hukkunute arv on vähenenud viimasel kümnendil püsivalt ja iga-aastaselt. Erandiks vaid periood 2018–2020, mis oli mõjutatud ebatavaliselt madala hukkunute arvuga 2017. aastast. Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutuse programmis seatud eesmärkide täitmiseks vajalik oleks.

Raudteed: 2021. aastal toimus Eesti raudteedel 8 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 4 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 4 otsasõidud raudteel viibinud inimestele, mille tulemusel hukkus 1 inimene ja vigastada sai 3 inimest.

Raudteeületuskohtadel on õnnetusjuhtumite üldine trend on vähenemise suunas, kuid aastati on statistika siiski hüplik. Tänu rongide pardakaameratele ja koostööle PPA-ga on võimalik paremini tuvastada raudteel toimunud õnnetusjuhtumid, s.t välja arvata tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumid. 2021. aastal toimus ületuskohtadel kokku 7 juhtumit, millest 4 olid kokkupõrked rongi ja sõiduki vahel, hukkus 0 inimest ja sai vigastada 0 inimest ning 3 olid otsasõidud, milles hukkus 1 inimene ja sai vigastada 2 inimest; 2020. aastal toimus ületuskohtadel kokku 4 juhtumit, millest 2 olid kokkupõrked rongi ja sõiduki vahel, hukkus 0 inimest ja sai vigastada 0 inimest ning 2 olid otsasõidud, milles hukkus 1 inimene ja sai vigastada 1 inimest; 2019. aastal toimus ületuskohtadel kokku 9 juhtumit, millest 6 olid kokkupõrked rongi ja sõiduki vahel, hukkus 0 inimest ja sai vigastada 3 inimest ning 3 olid otsasõidud, milles hukkus 1 inimene ja sai vigastada 2 inimest.

Meede 2. Kvaliteetne ja ohutu taristu

Tegevus 2.1. Riigisisised rongi-, lennu-, laeva- ja maanteede ühendused

- Toetatakse Tapa–Narva raudtee rekonstrueerimist ja kiiruste tõstmist lõiguti 135 km/h, summas 1,1 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised tööd: kapitaalremondi garantiitööd ja ehitati välja magistraalside, väljamakseid tehti 1,0 mln euro ulatuses. 2022–2023 jätkatakse järgmiste töödega: raudteeülesõidukohtade moderniseerimine ning väljamakseid on teha veel 1,4 mln euro ulatuses.
- Jätkatakse Tallinna–Tartu raudtee renoveerimist ja tõstetakse kiirusi (135 km/h), summas 4,09 mln eurot. Projekti raames ehitatakse üle Emajõe uus raudteesild ja õgvendatakse raudteed silla lähedal. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised tööd: kapitaalremondi garantiitööd ja ehitati välja magistraalside ja väljamakseid tehti 5,4 mln euro ulatuses. 2022–2023 jätkatakse järgmiste töödega: raudteeülesõidukohtade moderniseerimine ning väljamakseid on teha veel 0,9 mln euro ulatuses.
- Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“, aastatel 2021–2023 summas 10,9 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised tööd: Balti jaama liiklusjuhtimissüsteemi moderniseerimine ja pöörmesoojenduse ehitus ja väljamakseid tehti 2,8 mln euro ulatuses. 2022–2023 jätkatakse järgmiste töödega: Tallinna–Pääsküla ja Pääsküla–Keila liiklusjuhtimissüsteemi ja 6 raudteeülesõidukoha moderniseerimine ning väljamakseid on teha veel 5,2 mln euro ulatuses.
- AS Eesti Raudtee alustab ehitustöödega, et rajada Pääsküla–Keila II peatee, Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteedi tõstmiseks (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tiptundidel). Samuti teostatakse Balti Jaama laiendus ning 4 peatee ehitus Paldiski maantee ja Endla tänava vahelisel lõigul. Aastatel 2021–2023 summas 14,8 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised tööd: Balti jaama kapitaalremont 4,2 km, sh Paldiski mnt viadukti ehitus ja väljamakseid tehti 6,5 mln euro ulatuses. 2022–2023 jätkatakse järgmiste töödega: II peatee ehitus Keila–Valingu 2,65 km ja Pääsküla–Blokpost 4,7 km ning väljamakseid on teha veel 7,0 mln euro ulatuses.
- AS Eesti Raudtee alustab projekteerimisega, eesmärgiga jätkata raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal, 2021–2024 summas 192,37 mln eurot. Eelprojekteerimiseks on 2021.a vajadus 3,99 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal teostati

järgmised tööd: koostati elektrifitseerimise tehniline lahendus ja valmis Aegviidu–Tapa–Tartu kontaktvõrgu eelprojekt, väljamakseid tehti 1,3 mln euro ulatuses. 2022. aastal jätkatakse järgmiste töödega: Aegviidu–Tapa–Tartu lõigu ehitushanke läbiviimine.

- Haapsalu raudtee II etapi (Turba–Rohuküla) ettevalmistavad tegevused, et oleks loodud eeldused ehitushangetega alustamiseks, summas 2 mln eurot. 2021.a jooksul viiakse lõpule ettevalmistavad tegevused, millega luuakse eeldused ehitushangete algatamiseks. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised tööd: Ellamaa–Turba, Ellamaa–Risti ja Saunja–Risti geoloogilised uuringud ning osaliselt põhiprojektid ja väljamakseid tehti 0,8 mln euro ulatuses. Tegevustega jätkatakse 2022–2023.
- Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp ÜF toetuse summas 10,6 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal teostati järgmised ettevalmistavad tööd: materjalitarne- ja töövõtuhangete ettevalmistamine. 2022. aastal jätkatakse järgmiste töödega: alustatakse projekteerimis-ehituse töövõtu teostamist ning tarnitakse pöörangud ning väljamakseid tehakse ca 1,4 mln euro ulatuses.
- Talvise navigatsiooni tagamine, 2021.a summas 10 mln eurot (sh 3 mln eurot jäämurdjate Tarmo ja Eva parendusteks) ning 2022–2024 summas 19 mln eurot.
- Rukki kanali süvendamine – 2022. aastal 0,33 mln eurot ja 2024. aastal 0,33 mln eurot.
- Ruhnu tuletorni rekonstrueerimine 2021.aastal summas 0,9 mln eurot.
- Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine 2021–2022 summas 0,65 mln eurot.
- Rohuküla sadamas Transpordiameti kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,1 mln eurot.
- Tallinna–Tartu maantee Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 teelõigu ning Tartu linna Riia eritasandilise ristmiku ehitamine, Tallinna ringtee Kanama-Valingu 2+2 teelõigu, Narva maanteel Väo sõlme ja Sillamäel Pavlovi tn ja Viivikonna maantee eritasandilise ristmiku ehitamine, Saue linna ja Topi sõlme ühendustee ehitamine, Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maanteel Tiskre ristmiku ja Tabasalu mäe vahelise 2+2 lõigu ehitamine kogusummas 139,3 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal jätkusid tööd Tallinn–Tartu mnt Võõbu–Mäo 2+2 lõigul ning Sillamäel Pavlovi tänava ja Viivikonna maantee eritasandilise ristmiku ehitamisel. Alustati Tallinn–Tartu mnt Kärevere–Kardla, Tartu linna Riia eritasandilise ristmiku ning Tallinna ringtee Kanama-Valingu 2+2 teelõigu ehitustöödega. 95% ulatuses valmis Väo liiklussõlm. 95% ulatuses valmis Narva mnt Väo liiklussõlm. Lõpetati Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maanteel Tiskre ristmiku ja Tabasalu mäe vahelise 2+2 lõigu ehitus. 2021. aastal tegevuste raames akrediteeritud summa on 56,8 miljonit eurot. 2022. aastal jätkatakse ja lõpetatakse tööd pooleliolevatel objektidel.
- Alustatakse Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitamisega 2021. a lõpus ja Sauga–Pärnu 2+2 teelõigu ehitamisega 2022. aastal kogusummas 54,5 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal tegevusi ei toimunud. 2022. aastal teostatakse järgmised tegevused: Pärnu–Uulu 2+2 ehitushange on ettevalmistamisel. 2022. aastal ehitusega alustamine selgub II poolaastal. Sauga- Pärnu 2+2 teelõigu ehitust 2022. aastal ei alustata.
- Jätkatakse riigi kruusateedele mustkatte ehitamist 2021–2024 kogusummas 34,6 mln eurot. Eesmärk on muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuwabaks. **Tulemus:** 2021. aastal viidi mustkatte alla 335 km kruuskattega teid. 2021. aastal tegevuste raames akrediteeritud summa on 24,8 miljonit eurot. 2022. aastal on kavandatud 57 kilomeetri kruuskattega tee mustkatte alla viimiseks.
- Jätkatakse maanteeprojektide ettevalmistamist (sh eelprojekteerimine, keskkonnamõju hinnangud, maade omandamine jne), et viia ellu Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis

2021–2023 seatud eesmärki kiirendada neljarealist teede planeerimist ja eraldada Euroopa Liidu vahendite abil teedehituseks täiendavat raha, 2021–2024 kogusummas 27 mln eurot. **Tulemus:** 2021. aastal sõlmiti lepingud 2+2 lõikude eelprojekteerimiseks järgnevatel lõikudel: tee nr 1 Maardu–Jägala, tee nr 2 Lennujaama–Reola, tee nr 3 Tartu–Nõo ja tee nr 4 Konuvere–Pärnu–Jaagupi. 2021. aastal tegevuste raames akrediteeritud summa on 1,4 miljonit eurot. 2022. aastal kavandatakse täiendava projekteerimise alustamist tee nr 1 Sillamäe–Narva ja tee nr 4 Topi–Ääsmäe ja Kustja–Päädeva lõikudel ning riigi eriplaneeringu algatamist lõigus Haljala–Kukruse.

- Toetusfondist valemipõhist toetust aastatel 2021–2024 kokku 117,2 mln eurot, täiendavat eraldist 17,3 mln eurot (2021) ning Ühtekuuluvusfondi toetust Narva linnale (jätkatakse Narvat läbiva (Rahu-Kerese tn.) transiitree rekonstrueerimisega, summas 6 mln eurot. **Tulemus:** Toetusfondist valemipõhist toetust eraldati 2021. aastal kokku 29,3 miljonit eurot, täiendavat eraldist 17,3 miljonit eurot. Narva linna transiitree projekti raames sõlmiti 28.01.2021 projekteerimis-ehitustööde teostamiseks hankeleping. 2021. aastal lõpetati projekteerimistööd, väljastati ehitusluba ning alustati ehitusega. ÜF toetuse väljamakseid ei teostatud. Projekti abikõlblik eelarve on 10,56 miljonit eurot ning ÜF toetuse planeeritav summa 8,97 miljonit eurot, millest 2022. aastal on kavas välja maksta ca 7,6 miljonit eurot.

Tulemus: Investeeringud raudteede arendamiseks aitavad kaasa taristu kvaliteedi ja ohutuse tõstmisele ning pikemas perspektiivis ka ühistranspordi kasutajate osakaalu tõstmisele (autodest ühistranspordi, sh rongi liikumisel). Raudteede elektrifitseerimine ja ühistranspordi kasutajate osakaalu tõus aitavad omakorda kaasa ka CO₂ vähendamisele. Investeeringud maanteede arendamiseks aitavad kaasa taristu kvaliteedi ja ohutuse tõstmisele ning ühendusaja vähenemisele piirkondade vahel. Maanteid arendatakse selliselt, et sellel oleks minimaalne negatiivne mõju keskkonnale. Investeeringud veeteede ning sadamate arendamiseks suurendavad sektori konkurentsivõimet ning aitavad tagada parvlaevauhenduste toimekindluse.

Tegevus 2.2. Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine

- Käimas on Rail Balticu projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 mln eurot). **Tulemus:** 2021. aasta seisuga on Rail Balticu (RB) projekti raames omandatud ligi 20% teadaolevatest eraomandis olevatest kinnisasjadest. RB põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on Rapla- ja Harjumaa lõikudes 2022. aasta teises pooles ning Pärnumaal kehtiva maakonnaplaneeringuga lõikudes detsember 2022 ja planeeringuga katmata lõikudes kevadel 2023. Jaanuariks 2022 valmisid Ülemiste ühisterminali ja Pärnu reisiterminali põhiprojektid, käimas on Ülemiste reisiterminali piirkonna detailplaneering, mis eeldatavasti kehtestatakse suvel 2022. Muuga ning Pärnu kaubaterminalide osas on valminud eelprojektid. Käimas on Soodevahe kuivsadama ja hoolduskeskuse ning Ülemiste veeremidepoo projekteerimine. 2022. aasta alguses alustati RB kohalike peatuste detailplaneeringute ja projekteerimisega, sõlmitud on kokkulepped omavalitsustega, kelle territooriumile RB kohalikud peatused ehitatakse. 2021. aasta lõpuks sõlmiti ehituslepingud viie RB objekti, sh Tagadi tee ning Künka tee viaduktide, Loone, Urge ja Kalevi ökoduktide ehitamiseks; 2022. aasta alguses veel Assaku viadukti, Kirdalu-Kiisa yee viadukti ning Saustinõmme ja Tammiste ökodukti ehitamiseks. Ülemiste ühisterminali ehitushange käivitati 2022. aasta esimeses kvartalis (pakkumuste laekumise tähtaeg juulis 2022).. 2022. aastal on kavas ehituslepingud sõlmida veel vähemalt 9 RB objekti osas (viaduktid: Kangru sõlm, põrguvälja tee, Tallinn-Tapa-Türi (Kohila), Kehtna-Põlma tee, Seli-Koigi-Alu tee, Tagadi-Kurtna, Kivisilla tee; ökoduktid: Selja ning Tagadi). RB CEF vahenditest rekonstrueeriti 2021. aastal RB ehitusmaterjalide veoks Lelle ja Pärnu vaheline raudteelõik kiirusele 40 km/h.
- Toimub riigieelarve kaudu kattes ASi Tallinna Lennujaam julgestus ja päästekulud (ca 7,67 mln eurot aastas) ning regionaalsete lennuväljade arendamisega seotud taristu ning pääste- ja hädaabilendude teenindamisega seotud kulud (ca 2,3 mln eurot aastas).

- 2023. aastal lõpeb ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi (ÜF) projekt, mille eesmärk on suurendada lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust. **Tulemus:** AS-i Tallinna Lennujaam ÜF projekti raames on 2021.a seisuga lõpetatud hooldeteenistuse reagentlao ja laohoone ehitus ning lõpetatud on kõikide hoold- ja päästetehnika soetamisega seotud hankelepingute täitmine. 2021.a tehti projekti raames väljamakseid kokku 19 817 504,50 euro ulatuses, millest ÜF toetus oli 10 712 198,83 eurot. Lennujaam jätkab lennuliiklusalala arendustegevuste edasist planeerimist ning teostamisel on perroonivalgustuse rekonstrueerimise, lõunapoolse perrooniala sademevee, vee- ja kanalisatsiooni trasside ning lõunalaienduse elektritrassi tööde ettevalmistamine. Projektist on valminud 97%.
- 2021. aastal jätkati reisilaevandusettevõtjatele riigiabi meetme pakkumist, mille eesmärgiks on tugevdada Eesti reisilaevanduse konkurentsivõimet, säilitades töökohti ja toetades majanduse ning reisilaeva sektori arengut. Toetus kohaldub üksnes sellistele laevadele, mis teevad Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi regulaarseid, mis kannavad Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu ning mille kogumahutavus on vähemalt 500. Tööandjale makstakse toetust summas, mis on võrdne laevapere liikmele väljamakstud töötasult arvatud tööjõumaksude ja maksubaasilt (vastavalt 1,5 või 2,5 kuupalga alammäär) arvatud tööjõumaksude vahega. Toetuse saamiseks peab tööandja maksuma riigile esmalt maksud, millest tulenevalt säilivad laevapere liikmete garantiid tegeliku töötasu ulatuses. Toetust saab taotleda kord kvartalis. 2021. aastal oli planeeritud toetusmahuks 7,7 mln eurot, millest maksti välja ca 7,3 miljonit eurot.
- 50% veeteede tasude alandamine laevadele. **Tulemus:** Logistikasektori toetuseks jätkati 2021. aastal vähendatud veeteetasudega, et vähendada maksukoormust ja säilitada sektori kaubamahte ning töökohti. 2020. aasta aprillist 2021. aasta märtsini lõpuni oli veeteetasude maksmise kohustuse peatamisega jäänud riigile laekumata hinnanguliselt 18 miljonit eurot. 2021. aasta aprillist 2021. aasta lõpuni olid veeteetasud vähendatud poole võrra, mis tähendas riigile ligikaudu 6,6 miljonit eurot saamata jäävat tulu.

Tulemus: programmi tegevuse raames olulised tegevused aitavad pikemas perspektiivis kaasa rahvusvaheliste reisijate arvu suurenemisele ja Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele.

12. Aruandeaasta eelarve täitmine

Tabel 5. Aruandeaasta eelarve täitmine

Planeerimistasand	Nimetus	Majanduslik sisu	Esiplangne eelarve 2021	Loplik eelarve 2021	Täitmine 2021
Programm	Transport	Kulud	-472163	-492636	-431632
Programm	Transport	Investeeringud	-222428	-228258	-205644
Meede*	Liikuvuse korraldamine	Kulud	-32592	-38346	-35919
Programmi tegevus	Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h ühistranspordi ning nutikate liikuvuslahenduste arendamine)	Kulud	-30265	-34010	-33334
Programmi tegevus	Liiklusvahendid ja juhid	Kulud	-2328	-4336	-2584

Meede*	Kvaliteetne ja ohutu taristu	Kulud	-147972	-156234	-99863
Programmi tegevus	Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteeühendused (sh Teehoiukava)	Kulud	-70523	-83169	-65519
Programmi tegevus	Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine	Kulud	-77449	-73065	-34344
Meede*	Transpordi konkurentsivõime	Kulud	-210483	-216559	-215534
Programmi tegevus	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	Kulud	-23061	-25199	-24032
Programmi tegevus	Maaneetransporditaristu arendamine ja korrashoid	Kulud	-163658	-165322	-168096
Programmi tegevus	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	Kulud	-23764	-26038	-23405
Meede*	Liikuvus	Kulud	-81115	-81497	-80316
Programmi tegevus	Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine	Kulud	-81115	-81497	-80316

* Programmi meetmete kulude jaotuses on kasutatud nii 2021–2024 (MKM ja TTJA: „liikuvuse korraldamine“ ja „kvaliteetne ja ohutu taristu“) kui ka uut, 2022–2025 (TRAM, „transpordi konkurentsivõime“ ja „liikuvus“ ,tulenevalt ametite ühendamisest al. 01.01.2021) programmipuude jaotust.