



KÄSKKIRI

29.05.2023 nr 96

**Transpordi tulemusvaldkonna 2022. 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 2022. aasta tulemusaruande (lisatud).

(allkirjastatud digitaalselt)
Kristen Michal
kliimaminister

(allkirjastatud digitaalselt)
Tiit Riisalo
majandus- ja infotehnoloogiaminister

(allkirjastatud digitaalselt)
Madis Kallas
regionaalminister

KINNITATUD
kliimaministri
majandus- ja infotehnoloogiainistri
regionaalministri 29.05.2023 käskkirjaga
nr 96
Lisa

Transpordi tulemusvaldkonna 2022. aasta tulemusaruanne



Sisukord

1. Tulemusvaldkonna üldinfo	4
2. Tulemusvaldkonna mõõdikud	4
3. Aruandeaasta tulemusvaldkonna eelarve täitmine	5
4. Tulemusvaldkonna olukorra analüüs	5
5. Programmi üldinfo	11
6. Programmi mõõdikud	12
7. Programmi olukorra analüüs	15
8. Programmi tegevuste täitmise analüüs	20
9. Aruandeaasta programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine	24
LISA Tulemusvaldkonna sisend riigi 2022. aasta majandusaasta aruandesse	27

1. Tulemusvaldkonna üldinfo

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

Tulemusvaldkond	Tulemusvaldkonna strateegiadokumendid (valdkonna arengukavad, poliitika põhialused jms)	Programm, sh vastutavad ministeeriumid
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (edaspidi <i>TLAK</i>)¹ • Meremajanduse valge raamat 2022–2035² • Riiklik Lennundusohutusprogramm³ • Liiklusohutusprogramm 2016–2025⁴ • Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁵ • Riigiteede tehoiukava 2021–2030⁶ • Veeteede hoiukava 2023–2026⁷ 	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm Vastutaja: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi ka <i>MKM</i>)

Transpordi tulemusvaldkonnas on üks arengukava TLAK, mida viiakse ellu ühe programmiga – Transpordi konkurentsi ja liikuvuse programmiga, mis kinnitati esmakordselt 2022. aastal. Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus. Programmi periood kestab neli aastat.

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		
	2020	2021	2022	2022	2023	2035 ⁸
Liikluses hukkunute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ⁹	60	55	55	46	44	30

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

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

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

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

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

⁶ <https://www.mnt.ee/et/tee/tehoiukava-aastateks-2020-2030>

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

⁸ TLAK 2035. aasta mõõdikud, sh „Transpordi CO₂e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“, mis on ka „Eesti 2035“ mõõdik

⁹ Allikas: <https://transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>

Liikluses raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena ¹⁰	374	360	367	322	316	187
Transpordi CO ₂ e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga ¹¹	2 234,42 kt CO ₂ ekv (2022.a inventuurist 2020.a kohta)	2 357,73 kt CO ₂ ekv (2023.a inventuuri st 2021.a kohta)	-	2051,89 kt CO ₂ ekv	2243 kt CO ₂ ekv	1700 kt CO ₂ ekv
Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	25	25	23	10	20	360
Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ¹²	26%	29%	22%	27%	23%	40%
Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu Allikas: AS Tallinna Lennujaam	15	32	33	23	25	40

3. Aruandeaasta tulemusvaldkonna eelarve täitmine

Aruandeaasta tegevuskulude eelarve jääke kantakse 2022. aastast 2023. aastasse üle eeldatavalt summas 13,3 mln.

Eelarve kasutamises ei esinenud võrreldes kavandatuga suuri kõrvalekaldeid, eelarvet täideti ligi 98%.

Tabel 2. Tulemusvaldkonna eelarve täitmine

	Esialgne eelarve ¹³	Lõplik eelarve ¹⁴	Täitmine
Kulud	476 697 tuhat €	516 994 tuhat €	504 196 tuhat €

4. Tulemusvaldkonna olukorra analüüs

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

¹⁰ Allikas: Transpordiamet (TRAM)

¹¹ Allikas: <https://envir.ee/kliima/kliima/rahvusvaheline-aruandlus#kasvuhoonegaaside-in>

¹² Allikas: Statistikaameti tabel TS121: https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_transport_transpordi-uldandmed/TS121

¹³ Esialgne eelarve on Riigikogus kinnitatud eelarve ja selle detailsed andmed tuleb võtta eelarve planeerimise dokumentidest või infosüsteemidest.

¹⁴ 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.

Transpordi tulemusvaldkonna suuremad väljakutsed on sektori CO₂-heitekoguste vähendamine, TEN-T põhivõrgu maanteede ja Rail Baltic raudteetrassi väljaehitamine, kaubatranspordi nihutamine raudteele ning kogu transpordi toimpidevuse tagamine läbi rohetehnoloogiate kasutuselevõtu ja digitaliseerimise. Kõikide nõuetele vastavad tingimused peavad olema saavutatud 2030, mis eeldab seitsme aasta jooksul väga suuri investeeringuid nii taristusse kui ka kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

Transpordisektori CO₂-heitekoguste vähendamine. Aruande koostamise hetke prognoosi kohaselt TLAkis püstitatud CO₂ vähendamise eesmärki ei saavutata. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ raames Eestile võetud CO₂ heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on Transpordi ja liikuvuse arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO₂ ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordisektori heide ca 1990 kt. Transpordisektori CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO₂ ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks.

Uuringud näitavad, et transpordi sektoris CO₂ eesmärke ei ole võimalik täita ilma maksupoliitika muudatusteta (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot). CO₂ eesmärkide täitmine on investeeringutemahukas nii era- kui avalikule sektorile.

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

Kaubavahetuses on väljakutseks **kaupade transportimise suunamine maanteelt raudteele** (nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt). Seega raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse.

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

Liiklusohutusprogrammis 2016–2025 sätestatud eesmärkide täitmine. Liiklusohutusprogrammi eesmärgid on vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187-ni. Seatud vaheeesmärgist 2022. aastal (46 ja 322) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 367). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimist.

Jätkuvalt on väljakutseks ka mõõdiku „Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (kogumahutavus

500 või enam)“ täitmine, kus 2022. aastaks on Eesti lipu all vaid **23 laeva**.

Eesti 2035 vajalik muutus (temaatiline kimp „Ruum ja liikuvus“)	Positiivsed arengud	Väljakutsed
<p>C. Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostoimivat transporditeenust</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2022. a eelarveläbirääkimiste tulemusena eraldati ühistranspordi arendamise (maakonnaliinidel) eelarveks lisavahendeid • Välja on arendatud nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamiseks planeerimissüsteemid, mida on võimalik ja eesmärk kasutusele võtta projekti lõppedes laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes • Alates 1. aprillist 2022. a võeti kasutusele 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, mis on tehtud. • FINEST Tippkeskuse ja sellele eraldatud struktuurifondide abil on käimas "Mobiilsuse ökosüsteemi" pilootprojekt, mille raames muuhulgas arendatakse edasi Accelerate Estoniast alguse saanud MaaS XT projekti. Prototüüplahendus peaks valmima hiljemalt 2023. • Edukas parvlaevühenduste liinitõrgete haldamine koostöös partneritega, hoides fookuses klientide vajadusi 	<ul style="list-style-type: none"> • Pikemas perspektiivis peaks senise maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamist rakendades kaaluma kahetasandilist regionaalset ühistranspordi korraldusmudelit: <ul style="list-style-type: none"> - Maakondliku/toimepiirkonna liinivõrgu selgroots on lihtne ja selge regionaalsete põhiliinide võrk koostoimes rongi- ja kaugbussiliinidega. Kiirete liinide põhine võrk tagab tiheda, mugava ja kindla ühenduse maakonna tõmbekeskus(t)e, raudteejaamade ja väiksemate keskuste vahel. - Põhiliine täiendavad kohalikud toitvad liinid (nõudepõhine transport). Nõudepõhine transport teenindab väiksemate keskuste tagamaad ja nõudepõhise transpordiga saab sõita väiksesse keskusesse, kus on võimalik kiire ümberistumine põhiliinile. - Selleks, et tagada õiglasemat ühistranspordi rahastamist oleks perspektiivikas kaaluda varianti, kus kohalikud omavalitsused rahastaksid ühistranspordi korraldamist võrdselt <i>per capita</i>. Pikas perspektiivis tuleb ühistranspordi korraldust väga põhjalikult analüüsida ja muudatusi teha lähtuvalt ülalnimetatud ettepanekutest, kuid <u>hetkel kiire ja laialdasem üleminek nõudepõhisele ühistranspordile üle-eestiliselt ei ole siiski võimalik</u>. • Raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks ja uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt • Seoses kavandatava reisirongide kiiruste tõusuga on vaja analüüsida samatasandiliste raudteeületuskohtade ohutust ning analüüsida nende mitmetasandiliseks viimise vajadusi ja võimalusi • Jalgrattateede põhivõrgustike arendamine ja selle toetamine suuremates linnades • Vaja on rongi-, kaug-, maakonna- ja kohalike liinide koostoime, mugavate ümberistumissõlmede ja toimepiirkonna ühtse piletisüsteemi arenguhüpet • Vajalik on parandada ühistranspordi teenindustaset • Liikuvusteenuste Ühistranspordiliikide laiemaks integreerimiseks toetab Ettevõtluse ja innovatsiooni sihtasutus Tallinna ja Tartu projekti, et Tallinnas ja Tartus kasutusele võtta MaaS (<i>mobility as a service platvorm</i>, MaaS) (leping arendusteks sõlmiti Läti konsortsiumiga 20.02.23.a). Eesmärk on luua Tallinnas ja Tartus integratsioon vähemalt ühistranspordi piletimüügi süsteemiga ja samuti vähemalt ühe e-tõukerataste, rendiautode ja taksoteenuste süsteemiga. Liidestused süsteemide vahel tehakse 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

		<p>maksmine (kogu teekonna jaoks) peab olema saadaval ühes keskkonnas. Lahendus peab valmis olema augustis 2023.a</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamise koostalitluse tehnilise kirjelduse rakenduskavas¹⁵ on võetud kohustus analüüsida PRM KTK nõuete rakendamist Eesti raudteevõrgustikul. Analüüsi tulemustest lähtudes on hiljem võimalik koostada tegevuskava tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks • Kasutusele võetud nõudetransport (Saaremaal läbiviidav pilootprojekt nõudepõhise ühistranspordi uue korraldusmudeli katseprojektina, rakendamiseks vahemikus 1. juuli 2023 kuni 30. juuni 2026, juhul kui riigieelarvest vastavad vahendid leitakse), et teenindada sõitjaid, kellel puudub võimalus üldist ühistransporti kasutada
<p>D. Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi-energiataristu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2022. aastal kinnitas majandus- ja taristuminister transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetuse andmise tingimused perioodil 2021–2027 ning alustati raudteede õgvendamise ja elektrifitseerimise projektide elluviimist ning Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitust • 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm EIBlt ja EKlt heakskiidu. 2022. a toimus kaks väljamakset, summades 9,06 mln eurot ja 22,997 mln eurot. Programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise parvlaeva ja Elroni 10 täiendava elektrirongi hankimine. • Aastatel 2022–2029 on kavas arendada selliseid transpordiühendusi, mis vähendavad ajakulu vahemaade läbimisel: liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavate TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedehitamine • 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). 	<ul style="list-style-type: none"> • Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitkoguste vähendamine. Tänapäevase prognoosi kohaselt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 eesmärki ei saavutata, kuna vajalike meetmete rakendamine on veel pooleli või edasi lükkunud, mh nii energia- kui Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist põhjustatud kriisi tõttu. Euroopa Liidu Kliimapaketis „Fit for 55“ seatud eesmärk on aga arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO₂ ekv 2030. aastaks), praeguste meetmetega aastaks 2030 transpordi heide ca 1990 kt. • Kogu Eesti avaliku raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonناسõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine) • Riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine. Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 200 mln eurot. Järgneva nelja aasta jooksul on säilitamiseks võimalik kasutada keskmiselt 100 mln eurot aastas, mis on poole vähem vajalikust ning toob endaga kaasa teede seisukorra halvenemise järgnevatel aastatel. • TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteedehituse rahastamine. RES 2023–2026 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteedehituste Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinn–Pärnu–Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks. • Järgneval kümnendil on suurimaks väljakutseks teadlikkuse tõstmine ning tähelepanu suunamine keskkonnahoiule ja säästvate liikumisviiside eelistamisele. Selleks tuleb teha olulisi investeeringuid kestliku taristu rajamiseks, aga

¹⁵ [njp-prm-tsi-estonia.pdf\(europa.eu\)](http://njp-prm-tsi-estonia.pdf(europa.eu))

	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 2022. aastal tehti koostöös Keskkonnaministeeriumiga Vabariigi Valitsusele ettepanek toetada ja käivitada 1 miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Täpsem sisu ja sihistamine välja töötamisel. 	<p>töötada välja uusi meetmeid transpordi keskkonnajalajälje vähendamiseks, arvestades sealjuures <i>Fit for 55</i> paketi kohustusi (ja selle koosmõjus).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Käivitatakse rahvusvahelised lennud Pärnu Lennujaamast. • Ülemiste ühisterminali ehitushange teostati 2022. aasta esimeses pooles, see ebaõnnestus ainsa laekunud pakkumuse ülikõrge maksumuse tõttu. 2022. aastal kuulutati Ülemiste reisterminali piirkonna ehitustööd välja etapipõhiste hangetena.
<p>Eesmärk Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035</p>	<p>Positiivsed arengud</p>	<p>Väljakutsed</p>
<p>Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute aastate 2018–2020 keskmist arvu (60) poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30</p>	<p>Liiklusohutuse olukorra muutuste hindamiseks on otstarbekas vaadata kolme aasta keskmiseid näitajaid, mis vähendab juhuslike muutuste mõju üksiku aasta tulemusel. Aastate 2020–2022 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest. 2022. aastal juhtus 1699 liiklusõnnetust (võrreldes eelmise aastaga +127 õnnetust, +8%), neis sai vigastada 1918 (+146, +8%) ja hukkus 50 (-5, -9%) inimest. Hukkunute arvu osas oli tegemist läbi ajaloo ühe parema saavutusega. Ainult aasta 2017 oli parem, mil hukkus kaks liiklejat vähem (48). Võrreldes 2021. aastaga liiklejate käitumises suuri muutusi ei ole. Mõnevõrra on vähenenud mootorsõiduki alkoholi mõju all juhtimine. Paranevas trendis on olnud ka turvavöö kasutamine sõiduauto tagaistmel ning jalgratturitel kiivri kandmine. Suurenesid kergliikuri osalusel ja neis vigastada saanute arvud, mis paisutasid statistikat. Kui need õnnetused maha arvata, oli statistilise aegrea vaates tegu vigastatute ja õnnetuste olulist langust näitava aastaga.</p>	<p>Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutusprogrammis seatud eesmärk. 2022. aasta eesmärgiks oli kolme aasta keskmisena mitte enam kui 46 hukkunut. Kuna teist aastat järjest jäi kolme aasta keskmine hukkunute arv samaks (55), tuleb tõdeda, et olemasolevad liiklusohutuse tagamiseks kavandatud meetmed pole olnud piisavalt tõhusad. Liiklusohutusprogramm, transpordi ja liikuvuse arengukava ning Euroopa Liidu ülesed kokkulepped seavad Eestile sihi vähendada teeliikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu. Liiklusohutuse programmi järgi on eesmärk aastaks 2025 jõuda olukorrani, kus teeliikluses ei hukkuks enam kui 40 inimest ning raskelt vigastada ei saaks enam kui 302 inimest (2023–2025a keskmisena). Tänapäevaste trendide ning ekspertarvamuste põhjal on vähetõenäoline, et soovitud tase saavutatakse. Aastate 2020–2022 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest, mis oli sihttasemest (46) 9 võrra enam. Kuigi jalakäijate ja sõitjate ohutuse tagamise osas eesmärgid täideti, kujunesid 3-aasta keskmised mootorsõidukijuhtide 29 (21) ja jalgratturite 5 (3) hukkunute arvud seatud ülempiirist suuremateks. Investeeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2023 ja 2026 ning peatamine aastatel 2024 ja 2025 takistab oluliselt transpordi ja liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist, liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust. Eesmärgini jõudmiseks ei piisa enam olemasolevatest tegevustest ja seetõttu on Transpordiamet välja pakkunud olulise mõjuga lisategevuste loetelu, mis vajaliku rahastuse olemasolul võimaldaksid vältida</p>

		<p>kuni 15 inimese liikluses hukkimise ja ca 90-le raskete kehavigastuste tekkimise, kuid seejuures on oluliseks väljakutseks lisategevustele poliitilise toe saamine ning vajaliku rahastuse leidmine.</p> <p>Kuna suurem osa liiklejate käitumisindikaatoreid on neid iseloomustavate arvuliste väärtuste osas püsinud viimase kahe aasta võrdluses muutumatuna (üksikute väiksemate muutustega võrdsel määral mõlemas suunas), siis sellest tulenev liikluses käitumise ohutust iseloomustavate mõõdetud tulemuste keskmiste väärtuste aegrida näitas 2022. aastal varasema positiivse trendi peatumist. Liikluses positiivselt käitumise osakaalu keskmine väärtus kõigi vaadeldud teemade lõikes on 74%.</p>
Vähendada transpordi CO ₂ -heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 669,05 kt võrra võrreldes 2019. aastaga	2023. a inventuuri kohaselt 2021. a kohta olid transpordi CO ₂ -heitekogused 2 357,73 kt CO ₂ ekv. 2021. aasta sihttase oli seatud 2072 kt.	<p>CO₂-heitmete sihttaseme ületamine nii suures ulatuses (ca 300 kt) on seotud sellega, et Covidi mõju prognoositi suuremaks, kui see tegelikult liikumiste vähenemisel oli. CO₂-heidet kergitas tervisekriisist taastumine, mis innustas inimesi aasta varasemaga võrreldes rohkem reisima¹⁶.</p> <p>Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, samas tõusis kodust töötamise osakaal ning autoga liikumiste kogumaht jätkuvalt kasvab ning Eestis soetatavad uued autod on võrdlemisi suure kütusekuluga.</p> <p>Praegusel trajektooriga on 2030. a transpordi heide 1990 kt CO₂ ekv, seega ca 390 kt kliimapaketi eesmärgist suurem heide.</p> <p>Muidugi tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei oska adekvaatselt hinnata <i>Fit for 55</i> paketi mõjusid, kuna see pole veel rakendunud ning selle võimalik ulatus on veel lahtine.</p> <p>Uuendatud prognoosid näitavad aga, et olemasolevate meetmetega ei ole võimalik transpordi CO₂-heidet vähendada arengukavas eesmärgiks võetud sihttasemeni.¹⁷</p>

¹⁶ <https://envir.ee/uudised/2021-aasta-kasvuhoonegaaside-loppinventuur-naitab-heite-suurenemist>

¹⁷ Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitekoguste vähendamine. **Tänase prognoosi kohaselt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 eesmärki ei saavutata**, kuna vajalike meetmete rakendamine on veel pooleli või edasi lükkunud, mh nii energia- kui Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist põhjustatud kriisi tõttu. Euroopa Liidu Kliimapaketi „*Fit for 55*“ seatud eesmärk on aga veelgi kõrgem.

TLAK mõõdik: transpordi CO₂e heitekoguste vähenemine 1700 kt CO₂ ekv-ni aastaks 2035. Prognoosimiseks on kasutatud Eesti Keskkonnanuuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose ning tegelike tasemete jaoks KHG inventuuri aruandeid. Kavandatud KHG vähendamise trajektor vastab TLAKis määratud sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid.

Tulemusvaldkonna vastava mõõdiku sihttase 2022. aastal on 2051 kt CO₂ ekv, mida täpsustatud vaheprognooside järgi 2022. aastal ei saavutata (prognoosi järgi on 2022. aastal transpordi KHG heitekogused 2158,31 kt CO₂ ekv) ning praegusel trajektooriga on aastal 2030 transpordi heide u 1990 kt CO₂ ekv. Seoses muuhulgas energiakriisi ja Ukraina kriisiga ei ole TLAKi meetmetest näiteks rakendatud muudatusi aktsiisipoliitikas (aktsiiside loogika ümber korraldamist selliselt, et nende määrad sõltuksid kütuste energiamahukusest ja eriheitest), ning kaubaveo liikumist maanteelt raudteele pole oodatud mahus toimunud. Arvestades asjaolu, et Eesti õigusesse ülevõtmisel on Direktiiv 2022/362, millega ajakohastati ja täiendati varasemat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, analüüsitakse ka teekasutustasu määrate tõstmist ning diferentseerimist viisil, mis võimaldab enam rakendada “kasutaja maksab, saastaja maksab” printsiipi. Tasumäärade tõstmisel **vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitekogused eeldatavalt umbes 2,41 kt** võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Samuti on juba teada osade seatud eesmärkide täitmise hilinemine võrreldes arengukavas kavandatud, nt Rail Baltic. Suuremat KHG vähenemise efekti oodati ka COVID mõjust. COVIDi järgselt on vastupidise trendina vähenenud ka inimeste ühistranspordi kasutamise harjumus, mis omakorda on suurendanud autostumist ja kasvuhoonegaaside heitekoguseid. Sarnane olukord on kogu Euroopas.

Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) – 360 laeva	2022. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) 23 laeva .	Projekti rakendamist on takistanud mõningad probleemid seoses õigusloomega ja toetavate infosüsteemide käivitumisega, samuti pole veel täies mahus käivitunud projekti turundustegevused. Varasemate aastate laevade arvu korrigeerimine on tingitud sellest, et seni kuvati ainult üle 500 kogumahutavusega kaubalaevu. Vastavalt mõõdiku eesmärgile on lisatud kõik Eesti laevaregistrites olevad üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevad ning sellele vastavalt on korrigeeritud ka järgmiste aastate prognoose. 2023. aastaks programmis kinnitatud sihttaseme võiks korrigeerida 30 peale.
Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites maanteetranspordiga võrreldes – 40%	2022. aastal moodustas raudteekaubavedu ca 22% .	<ul style="list-style-type: none"> • Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on raudteekaubaveo osakaal langenud. • Seoses keerulise olukorraga raudteekaubavedude turul on vajalik analüüsida, kas senine turuosaliste maksevõime hindamise meetoodika on sobiv ka muutunud turusituatsioonis.
40 aastaringset regulaarlennuliini	2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu 33 regulaarliinini .	Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonselt reisijate huvist, piirkondade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest ja teatud määral ka post-COVID olukorrast. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

5. Programmi üldinfo

Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Strateegia „Eesti 2035“ siht (alasihi täpsusega)	Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt Eesti 2035 sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi „Ruumi ja liikuvuse“ all kajastatud muutuste elluviimise.
Programmi periood	2022–2025
Peavastutaja (ministeerium)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA)

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

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

Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	–
---	---

6. Programmi mõõdikud

Tabel 3. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi mõõdikud

Tulemusvaldkonna ja programmi mõõdikud kattuvad, need esitatakse Tabelis 1.	Tegelik			Sihttase	
	2020	2021	2022	2022	2023
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% ¹⁸	9,02 TWh (12,16%)	8,94 TWh (10,59%)	-	9,1 TWh (8,5%)	9 TWh (7,6%)
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal % ¹⁹ (2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%)	36,9%	34%	34,3%	39,6%	40,5%
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal linnapiirkondades % ²⁰	41,7%	42%	39,5%	43%	45%
Meede 1: Transpordi konkurentsivõime					
Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24% ²¹	9,02 TWh (12,16%)	8,94 TWh (10,59%)	-	9,1 TWh (8,5%)	9 TWh (7,6%)
Programmi tegevus 1	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic ²²	2,11%	3,47%	6,03%	6,03%	13,69%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja	-	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min

¹⁸ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> (alates 2023–2026 meetme 1 Transpordi konkurentsivõime tasandi mõõdik)

¹⁹ Allikas: statistikaameti tabel [STT230](https://stt230) ja TRAM liikuvuse koondstatistika: <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (alates 2023–2026 meetme 2 Liikuvus tasandi mõõdik)

²⁰ Allikas: TRAM liikuvuse koondstatistika: <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (alates 2023–2026 meetme 2 Liikuvus tasandi mõõdik)

²¹ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Mõõdik kattub 2022. aastal programmi tasandi mõõdikuga. 2022. aastal vaadati mõõdikute tasandid uuesti üle ning alates 2023–2026 on tulemusvaldkonna mõõdikud samad, mis programmi mõõdikud ning senised programmi tasandi mõõdikud viidi meetme tasandile, sh lõpetati mõõdiku „Ühistranspordi sõitjate arv maismaal“ kajastus programmis kuna see eraldi ei andnud mingit lisandväärtust.

²² Allikas: MKM (2025. a uus eesmärk on 39,61%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad ²³					
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ²⁴ (SF väljundindikaator)	-	-	-	-	-
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ²⁵ (SF väljundindikaator)	-	-	-	-	-
Programmi tegevus 2	Veeetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Jäämurde teenuse tagamine ²⁶	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala ²⁷	67%	70%	73%	72%	73%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ²⁸	0	0	0	0	0
Eestisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevavahenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ²⁹	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt
Programmi tegevus 3	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades ³⁰ , %	0%	0%	0%	20%	20%
Programmi tegevus 4	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid				
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ³¹ (%)	30%	30%	39%	-	-
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas	19%	19%	22%	-	-

²³ Allikas: Elron (2025. a eesmärk on Tallinn–Tartu 1h 40 min, tulemust kontrollitakse 2026. a)

²⁴ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 20 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁵ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 50 km, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁶ Allikas: MKM meremajandusosakond, TRAM

²⁷ Allikas: MKM meremajandusosakond, TRAM

²⁸ Allikas: SF projektiaaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2024. a eesmärk on 2 tk, tulemust mõõdetakse 2025. a)

²⁹ Allikas: MKM (2025. a eesmärk on 11 kt (seotud elektriparvlaeva liinile tulekuga), tulemust mõõdetakse 2026. a)

³⁰ Allikas: MKM lennundusosakond

³¹ Allikas: Transpordiamet, MKM (2025. a eesmärk on 38%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

Tallinn–Pärnu–Ikla ³² (%)					
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ³³ (IRI, mm/m)	2,62	2,46	2,41	2,6	2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteed pikkus – TEN-T ³⁴ (km)	0	0	0	0	6
Programmi tegevus 5	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond				
Uue trammitaristu pikkus, km ³⁵	0	0	0	0	0
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ³⁶	0	0	0	0	0
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km ³⁷	0	0	0	0	0
Programmi tegevus 6	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem				
Liikluskäitumise muutuse indeks ³⁸ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	7,3	7,4	7,40	7,5	7,6
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ³⁹	1,05	1,01	0,33	1,01	0,99
Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025 ⁴⁰	0,55 (2016–2020)	0,57	0,39	0,35	0,3
Laevaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust ⁴¹	4	5	5	5	5
Meede 2: Liikuvus					
Ühistranspordi sõitjate arv maismaal (tuh, in) ⁴²	139 688	122 465	154 462	221 267	230 845
Programmi tegevus 1	Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine				
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta ⁴³	1,27	1,04	1,23	1,2	1,42

³² Allikas: Transpordiamet, MKM (2025. a eesmärk on 27%, tulemust mõõdetakse 2026. a)

³³ Allikas: Transpordiamet

³⁴ Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2022. a seatud 2024. a vahe-eesmärk oli 10 km)

³⁵ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 3 km, tulemust mõõdetakse 2030. a)

³⁶ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 1 tk, tulemust mõõdetakse 2030. a)

³⁷ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus/ Riigi Tugiteenuste Keskus (RTK) (2029. a eesmärk on 10 km, tulemust mõõdetakse 2030. a)

³⁸ Allikas: TA

³⁹ Allikas: TRAM

⁴⁰ Allikas: TTJA

⁴¹ Allikas: TRAM

⁴² Allikas: Statistikaameti tabel [TS101](#)

⁴³ Allikas: MKM, Elron

Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta ⁴⁴	0,40	0,38	0,46	0,52	0,53
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta) ⁴⁵	19,10	26,74	37	21	21,6
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta) ⁴⁶	80,48	85,95	82,7	94,83	96,11
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintili löikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme) ⁴⁷	I kvintil 11,8% II kvintil 10,2% III kvintil 14,5% (2019) ⁴⁸	-	-	I kvintil <11,8% II kvintil <10,2% III kvintil <14,5%	I kvintil <11,8% II kvintil <10,2% III kvintil <14,5%

7. Programmi olukorra analüüs

Positiivsed arengud

- Raudteede juures eraldati 2022. aastal ASile Eesti Raudtee riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile täiendavalt 485 964 eurot, mille raames teostati ettevalmistavaid tegevusi Turba-Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks. Sõlmiti leping 10 uue kaheüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 13 607 017 eurot.
- Maanteede puhul teostati 2022. aastal erinevaid remonttöid kokku **1674 km** teelõigul (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati **25 km** ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti **6 silda** ja **40 km** ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati **40 km** kruusateelõigule. Ehitati ümber **35** liiklusohutlikku kohta.
- Liiklusohutuse seisukohast vaadatuna hukkus aastate 2020–2022 keskmisena maanteedel liikluses 55 inimest (2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2022. aasta sihtasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Jätkus positiivne trend 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.
- 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

⁴⁴ Allikas: TRAM

⁴⁵ Allikas: TRAM

⁴⁶ Allikas: TRAM

⁴⁷ Allikas: statistikaameti tabel [LE211](#), analüüsimisel kasutatakse vajadusel lisaks tabelleid [LE201](#), [LE202](#), [ST15](#), [ST24](#), [ST03](#)

⁴⁸ Allikas: statistikaamet. Statistikaamet ei avalda nimetatud infot iga-aastaselt, vaid leibkondade eelarve uuringut (LE-algusega tabelid) tehakse täismahus iga 5 aasta tagant, see tähendab, et järgmine uuring on kavas 2026. aastal. MKM taotleb Statistikaametilt uuringu teostamist minimaalselt iga 2 aasta tagant.

tulemusena hoogustame säästlikumate biokütuste (nt kodumaine biometaan) kasutuselevõttu.

- 2022. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde 8%, s.o 3 832 tuh km.⁴⁹
- Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁵⁰ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.

Tulemusvaldkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2014–2020:

- Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme tegevustes on rekonstrueeritud või uuendatud 205,55 km maanteelõike. 2023. aastaks seatud eesmärgist (215 km) on täidetud 95,6%.
- Uusi maanteelõike oli 2022. aasta lõpuks valminud 47,94 km. Aastaks 2023 seatud eesmärgist (46 km) on täidetud 104,2 %.
- Raudteeliikluse arendamise meetme rakendamine kulgeb hästi ning seatud eesmärgid saavutatakse. 2022. a lõpu seisuga oli rekonstrueeritud või uuendatud 213,68 km raudteelõike. Seega ollakse 6,8% ületatud 2023. aastaks seatud eesmärki (200 km).
- Eraldiseisvalt raudteelõikude rekonstrueerimisest käsitleme liiklusjuhtimissüsteemide rekonstrueerimisi, mida on 2022. aasta lõpu seisuga tehtud 52 km, mis on 65,8% 2023. aastaks seatud sihttasemest (2023. aasta sihttase 79 km).
- 2022. aasta lõpu seisuga oli ühendusvõimalusi parandatud kokku kõigis toetust saanud 31 ühistranspordipeatuses.
- Keskkonnasõbralike ja vähese CO₂-heitega transpordisüsteemide meetme tegevuse raames on sihttase saavutatud.
- SF mõõdik „Rongireisijate arv aastas“ tegi 2022. aastal tõusu, ulatudes 7,05 miljonini (tõus võrreldes 2021. aastaga on ca 16%).
- Tulemusnäitaja „Halvas seisus teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest“ saavutusmäär on võrreldes 2021. aastaga paranenud, ulatudes 0,3%-ni (2023. aastaks seatud sihttase on 11%, ehk antud juhul 0,3% väga palju parem kui eeldatud 11%).

Väljakutsed

- **Ühistranspordi osakaalu** langust on 2020–2022 aastatel mõjutanud eelkõige koroonapandeemia ja sellest tingitud liikuvusmuutrite muutumine. Säästvate liikumisviiside (jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga sõitjad) osakaal viimase aasta jooksul küll veidi kasvanud (üleriiklikult 34%/ linnapiirkondades 38,8% (2021) → üleriiklikult 34,4%/ linnapiirkondades 39,5% (2022)), kuid ühistranspordiga igapäevaselt liikujate osakaal ja sõitjate koguarv pole taastunud pandeemiaeelsele tasemele. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 52,6%-lt 2021. aastal 53,4%-le 2022. a, mis näitab, et autostumistrend jätkub ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisse pole piisavalt panustatud ning praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täida.
- Lisaks pandeemia mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii

⁴⁹ Ligi 80% maakondlikku bussiliiklust teenindavatest bussidest on nooremad kui kümme aastat ja nendest omakorda 17% on keskkonnasõbralikud gaasibussid. Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/bussiliinid>

⁵⁰ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega“.

linnades kui maakonnaliinidel, ühistranspordikorralduse jätkuv killustatus, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.⁵¹

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

Lisavajadused: bussitransporditeenuse olemasoleva taseme säilitamiseks (kehtivate lepingute täitmise kulude tõusu katteks) on aastateks 2024–2027 vajalik hinnanguliselt täiendavalt 123,5 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 2027. aastaks, on prognoosi kohaselt vaja veel täiendavalt 10 miljoni eurot. Nõudetranspordiks on Saaremaa pilootprojekti alusel arvestatud Saaremaa jaoks täiendavalt 100 000 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 2024–2027 liikuvusteenuse arendamiseks ja soodustamiseks vaja hinnanguliselt täiendavaid vahendeid kokku ligikaudu **137,4 miljonit** euro ulatuses. Rongireisijate arvu kasvuks ning rongi eelistamiseks autole on aastateks 2024–2027 vajalik täiendavalt **ligi 15,9 miljonit eurot** liiniveo toetust, et arengukavaga seatud eesmärki planeeritud veomahu järkjärguliselt kasvatada. Sellega proportsionaalselt kasvab kulu infrastruktuuri tasudele, arvestatud on ka mõningase ühikuhindade tõusuga. Seoses lisanduva veeremiga (2025.-2026. a saabuvad 16 uut elektrirongi) tuleb ehitada uus depoo maksumusega 31,7 miljonit eurot Soodevahesse, et tagada rongipargi hooldus vastavalt tootjapoolsele hooldusplaanile.

Lennuühenduste ja kohalike parvlaevühenduste lisavajadused on tingitud kütusehinna ja hoolduskulude hindade tõusust, mistõttu aastatel 2024–2027 on vaja lisaks **57,2 miljonit eurot**, sh lennuühendused ligi 11 miljonit eurot.

Kokku on dotatsioonide vajadus ühistranspordi korraldamiseks (kulude kasv kütuse- ja energiahindade, hoolduskulude tõusu ning vedajate lepingutes oleva THI kasvust lähtuvalt) aastateks **2024–2027 umbes 194,7 miljonit eurot**.

- **Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine**, kuna Eestis oli vastav näitaja 2022. a vaid 3,4 % (aasta varem 3,2%) ning tegelik potentsiaal on realiseerimata. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja

⁵¹ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

arendatud eeskujulikud rattateede võrgustikud ning vähendatud asulate piirkiiruseid, mille osas oleks ka Eestil veel areneda. SF programmperioodil 2021–2027 on üks suurimaid väljakutseid seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnapiirkondades nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu. Hüppelisemat rattaga tööl käijate osakaalu suurenemist võiks oodata aastatel 2029–2030, kui vastav SF toetusmeede on ellu viidud ning linnades on rajatud terviklikud jalgrattateede põhivõrgud ning asulate piirkiirused ulatuslikumalt vähendatud.

- **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 reisiringide läbilaskevõime suurendamiseks. Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks ohutust kui ka kasutajamugavust. Kaubaveoproгноosid järgnevateks aastateks näitavad stabiliseerumist tasemel 5 miljonit tonni aastas, reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. Varasemad väljakutsena väljatoodud Pääsküla–Keila raudteelõigu läbilaskevõime on lahendatud. 2023. aasta teiseks pooleks on loodud potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks, kui lõppevad piirangud rongiliiklusele tulenevalt Tondi ülesõidu kahetasandiliseks ehitamise projektist.

Lisavajadused: raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoiu raames aastatel 2024–2027 on lisavajadus **22,0 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 tonnilt järgnevatel aastatel.

Arengekavast 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 (Turba–Risti–Haapsalu–Rohuküla ehitus) **114 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 koostööd.

Lisavajadused: veetransporditaristu arendamise ja korrashoiuga seotud lisavajadused aastatel 2024–2027 on ca **183,7 miljonit eurot**, millest suurimad on: rahvusvahelise reisiparvlaevanduse konkurentsivõime tagamiseks tuleb jätkata toetusmeetmega ning Covid-19 kriisist väljumiseks on vajalik jätkata tööjõu toetusmeetmega vajadusega ca 9 miljonit eurot, veeteetaste vähendamiseks (et soodustada Kesk–Aasia riikide kaupade ja laevade liikumist läbi Eesti sadamate) seotud kulude suurenemine riigile summas ca **9 miljonit eurot**. Aastatel 2024–2027 on vajalikud mitmed tegevused veeteede toimimise jaoks. Tarvilik on raadionavigatsiooni jaoks ca 575 000 eurot. Navigatsioonimärgistuste ja tuletornide projekteerimise ja rekonstrueerimise jaoks ca 14,2 miljonit eurot. Kanalite hooldussüvenduse jaoks on vajalik ca 2,3 miljonit eurot.

Jäämurdja Tarmo kõrge vanuse tõttu on vajalik jäämurde teenuse tagamiseks leida uus lahendus. Uue jäämurdja puhul võivad investeeringud ulatuda kuni 150 miljoni euroni ning

on kriitiline laeva ehitusega juba alustada. Jäämurdja Tarmo vajab ka erin vaid rekonstrueerimis- ja uuendustöid hinnas ca 3,4 miljonit eurot, et aastani 2028 vastu pidada. Tulemas on uus multifunktsionaalne laev osaliselt RRF rahastusest. Lisaks on vajalik uus väike poilaev, mille maksumus võib küündida 5 miljoni euron, sest EVA-318 eluiga on lõppemas. Alustatud on juba suursaarte 5. laeva ehitust ning vahendid selleks on saadud moderniseerimisest ja CO₂ kvootide müügist, 40 miljonit eurot.

Oluline on vaja tagada ka 2023. aastal loodud Riigilaevastiku baasrahastus.

- **Lennunduse** tõhusust mõjutas 2022. aastal enim valdkondlikud sanktsioonid seoses agressiooniga Ukrainas. Samuti sõltusid lennuettevõtted suuresti COVID-19 pandeemia järgselt hüplikult toimivast turust, mida eeskätt mõjutas õhusõidukite hooldusäri ja varuosade piiratud kättesaadavus. Lisaks esines probleeme lennundusjulgestustöötajate nappusega lennujaamades, mis tekitas hulgaliselt järjekordi ja viivitusi Euroopa sõlmlennujaamades ning osaliselt ka Tallinna lennujaamas. See mõjutas lennuettevõtjate äri võimalusi ning eeldas keerulisel ajal kiiret kohanemist, mis omakorda kogumis vähendas Eesti kui ELi geograafilise ääreala riigi jaoks ühenduvuse võimalusi ja atraktiivsust välisinvesteeringutega seotud äriturismiks.
- 2022. aasta oli võtmetähtsusega lennureisijate enesekindluse ning lennuühenduste taastamisel, mis enam jaolt ka realiseerus, sh Tallinnas, kus prognoosina oodatakse taas üle 3 miljoni reisija künnist 2023. aastal.
- Välispoliitilised mõjud seoses Ukraina kriisiga pärsivad siiski lennundusvaldkonna kasvu võrreldes 2019. aastaga võrreldava tasemega veelgi pärssida. Probleemiks on valdkondlikud sanktsioonid, mis piiravad teadmata ajaks eeskätt kõikide Vene Föderatsiooniga seotud õhusõidukite käitamist äritegevuses, sh Vene Föderatsioonis registreeritud ja kaudse omandiga seotud ettevõtetega, samuti hooldusteenuse ja varuosade pakkumise keelamist sellistele ettevõtetele. Ühtlasi on piiratud ka Vene Föderatsiooni kodakondsusega seotud isikute kuulumist lennundusettevõtete juhtkonda ning õhusõidukite iseseisvat käitamist, nt eraõhusõidukite juhtimist. Täiendavalt avaldavad sanktsioonid ja õhuruumi kasutamise piirangud mõju Eesti ülelendudele, mis on vähenenud sanktsioonide-eelse ajaga võrreldes enam kui poole võrra ja selle tulemusel piiravad napid tulud aeronavigatsiooniteenuse pakkuja arendustegevusi mõjutades nii tehnoloogiliste arenduste realiseerimist (irdtorn) kui uute turgude vallutamist (mehitamata õhusõidukite juhtimise kaardirakendus ning süsteem). Eesti õhuruumi regulaarsete kasutajate arv on vähenenud pea poole võrra, kuivõrd vastastikused sanktsioonid ei võimalda otselende Aiasse üle Eesti õhuruumi jätkata. Eesti õhuruumis annavad tooni peamiselt regionaalse tähtsusega regulaarliiklus ning Aasia päritolu vedajad.

Lisavajadused: Lennuliiklusteeninduse ASi regionaalsete lennuväljade tegevuskulude sihtfinantseerimise vajadus aastatel 2024–2027 summas **ca 3,5 miljonit eurot**.

Liikmetasude kasvu (Eurocontrol) katmiseks aastatel 2023–2027 summas **ca 3,5 miljonit eurot**.

Regionaalsete lennujaamade sihtfinantseerimise vajadus eeldatavas mahus **11 miljonit eurot** ilma investeeringuteta taristu uuendamisse.

Tallinna Lennujaama julgestuse- ja päästekulude täiendava sihtfinantseerimise vajadus iga-aastaselt 2024–2027 summas **10 miljonit eurot**.

- Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärk **vähendada kolme aasta (2020–2022) keskmist liiklussurmade arvu** maanteetranspordis kokku lepitud tempos jäi täitmata. Kolme aasta

(2020–2022) keskmisena hukkus 55 (LOP järgne piirarv 46) liiklejat. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, LOPis toodud tegevustest ning vahe-eesmärgi mittesaavutamist, on pigem tõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttaset, ilma täiendavate, olulise mõjuga tegevustesse panustamata ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv hakkab näitama iga-aastaselt senisest oluliselt suuremat langustrendi. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult kavandatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline.

Maanteetransporditaristu arendamise ja korrashoiu tagamiseks (sh THK ja LOP).

Lisavajadused: riigiteede arenduseks ja remondiks (v.a ehitusobjektid) on aastatel 2024–2027 lisavajadus **ca 583,6 miljonit eurot**, s.h projektide ettevalmistus ja maade ost. 2024–2026 vajadus on korrigeeritud inflatsiooni võrra ning 2027 aasta taotlus lähtub riigiteede teehoiukava 2023–2026 2026. aasta rahastusest. Sealhulgas maanteede rekonstrueerimine ca 227,8 miljonit eurot, programm "Kruusateed tolmuvabaks" riigiteedel ca 91,9 miljoni euro ulatuses (meetme rahavajadus on kujundanud 2030 aasta eesmärki silmas pidades), kattega teede taastusremont 74,1 miljonit eurot, projektide ettevalmistus (sh projekteerimine ja maade soetus) 26,9 miljonit eurot, sildade remont ca 23,2 miljonit eurot, kattega teede säilitusremont 88,9 miljonit eurot, liiklusohutlike kohtade ümberehitamine ca 14,3 miljonit eurot, kruusateede säilitusremont 14,8 miljonit eurot, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine (kergliiklusteede ja bussipeatuste rajamine, sh ligipääsetavuse parandamine) ca 10,0 miljonit eurot.

Riigiteede hooldamise lisavajadus 2024–2027 on **ca 30,7 miljonit eurot**.

TEN-T põhivõrgu teede ehitusobjektide lisavajadus 2024–2027 on **ca 209,6 miljonit eurot**. Teelõikude väljaehitamise kohustuse tähtaeg on 2030 vastavalt EL TEN-T määrusele 1315/2013. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed ei vasta liiklusohutus- ja keskkonnanõutele (2022. a seisuga nõuded täidetud vastavalt 39 % ja 22 % ulatuses).

Sõjalise mobiilsuse objektid vajadusega **ca 171,0 miljonit eurot**.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastate 2024–2025 MKMi haldusala täiendav lisavajadus moodustab 24,629 miljonit eurot, vastavalt 2024. a 11,676 ja 2025. a 13,053 miljonit. 2024. aasta liiklusohutusprogrammist tulenev lisavajadus on 1,126 miljonit eurot ja 2025. aastal 2,403 miljonit eurot. Ülejäänud on kaetud THK lisavajaduste taotlusega.

8. Programmi tegevuste täitmise analüüs

Planeeritud tegevuste täitmise analüüs
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime
Programmi tegevus 1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<ul style="list-style-type: none"> • Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“, aastatel 2022–2023 summas 7,3 mln eurot. • 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 2022–2023 summas 9,9 mln eurot.

- AS Eesti Raudtee teostab projekteerimise ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal aastatel 2022–2024 summas 278,7 mln eurot, millest SF vahendid 200,7 mln eurot.
- 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. 2021. aasta II pooles viiakse läbi ehitushange Turba-Risti raudteelõigu ehitamiseks, mis peaks valmima hiljemalt 2023. aasta keskel eeldatava kogumaksumusega 34 mln eurot.
- Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp vajadusega 12,49 mln eurot.

Tulemus: Balti jaama laiendus ja 4. peatee ehitus on lõpetatud. Pääsküla–Keila II peatee on rongiliikluseks avatud, samuti on lõpusirgel liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“. Haapsalu raudtee II etapi ettevalmistavad tegevused on kavas lõpetada 2024. aasta alguses. Turba–Risti raudteelõigu ehitamiseks ei ole vahendeid eraldatud, mistõttu ei saa ka ehitus 2023. aasta lõpuks valmida. Tapa jaama sorteerimispargi osas on enamik hankeid läbi viidud.

Programmi tegevus 2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

- Jätkub SF 2014–2020 perioodi raames avaliku liiniveo teenindamiseks riigi sadamate rekonstrueerimine, aastatel 2022–2023 summas 0,9 mln eurot.
- Talvise navigatsiooni tagamine, 2022.a baaseelarves 6,33 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 mln eurot.
- Rukki kanali süvendamine, 2022. aastal 0,4 mln eurot ja 2024. aastal 0,4 mln eurot.
- Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine 2021–2022 summas 0,78 mln eurot.
- Rohuküla sadamas Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistuse kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,7 mln eurot.
- Kuni 2023. aastani jätkatakse 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 maksma riigile esmalt maksud, millest tulenevalt säilivad laevapere liikmete garantiid tegeliku töötasu ulatuses. Toetust saab taotleda kord kvartalis. 2022. aastal vajadusega 7,8 mln eurot.

Tulemus: Rukki kanali süvendamine ja Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine on lõpetatud. Riigi sadamate rekonstrueerimine ja Rohuküla sadama merenduse ja veeteede teenistuse kai rekonstrueerimine jätkuvad. Jätkuvad ka reisilaevandusettevõtjatele riigiabi meetme pakkumised. Talvine navigatsioon oli tagatud, kuid baasrahastus endiselt ei kata püsikulusid.

Programmi tegevus 3. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid

Olulised tegevused ja tulemus:

- 2023. aastal lõpeb ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk on suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust.
- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 mln eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärdla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel

regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 mln eurot aastas.

- Alustatakse toimiva mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi, sh U-space ettevalmistavate tegevustega eesmärgiga, et kaardirakendus mehitamata lennuliikluse juhtimiseks, piirangualade kuvamiseks valmiks aastal 2023 ja U-space testala katsetud oleks läbitud aasta lõpuks, et võimaldada U-space teenuse osutajatel teenustega turule tulla aastal 2024.
- Tavapärasel regulaarsel ülelendudel Aasiasse ei taastu enne valdkondlike sanktsioonide ja Vene Föderatsiooni õhuruumi piiramise lõppemist⁵².
- Tallinna lennujaamas tehakse ettevalmistusi, et saavutada aastane kaubaveomaht 50 000 tonni – tulenevalt geopoliitilisest olukorrast ja erinevatest sanktsioonidest, pole selle eesmärgini jõudmine lähiaastatel võimalik.

Programmi tegevus 4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

- Jätkub Riigimaanteedee teehoiukava elluviimine, milles tähtsamad ehitusobjektid on Tallinna–Tartu maantee (2022. a programmis Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 tee) ja edaspidi Neanurme–Pikknurme 2+1 tee ja Riia ristmiku ning Tallinna ringteel Kanama–Valingu 2+2 tee ja Tallinna–Paldiski maantee Tähetorni–Harku 2+2 tee ehituskogusummas 30,5 mln eurot;
- Pärnu–Ikla maantee jätkub 2022–2024 Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, 2023–2024 ehitatakse Sauga–Pärnu 2+2 teelõik ja 2024–2026 ehitatakse Libatse–Nurme 2+2 teelõik kogusummas 123,1 mln eurot;
- Kaitseministeeriumiga koostöös EL Military Mobility programmi raames vahendite eraldamisel alustatakse Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitust 2024. aastal;
- Jätkatakse järgnevate aastate taristuinvesteeringute projektide ettevalmistamist (sh projekteerimine, keskkonnamõju hindamine, maade omandamine jne) kogusummas 25,3 mln eurot.

Kohalike teede korrashoiuks eraldati:

- Toetusfondist valemipõhist toetust 29,3 mln eurot aastas.
- Ühtekuuluvusfondi toetust Narva linnale (jätkatakse Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn.) transiiditee rekonstrueerimisega, aastal 2022 summas 3,7 mln eurot.

Tulemus: 2022. aastal jõudsid lõpule Tallinna–Tartu maantee Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 teelõikude ehitustööd ning Tallinna–Narva maantee Vao eritasandilise ristmiku ja Sillamäe eritasandilise ristmiku ümberehitustööd kogupikkusega 25 km. Jätkus Tallinna ringteel Kanama–Valingu 2+2 tee ehitus ja alustati Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitust. Rajati raskeveokite parklad Tallinna ringteel Venekülas ja Tallinna–Tartu maantee Laeva külas. Loetletud ehitustööde maksumuseks kujunes kokku 62,8 mln eurot.

2022.a jätkus riigi kruusateedele mustkatte ehitamine kogusummas 3,9 mln eurot.

Programmi tegevus 5. Keskkonnanahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

- terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamist (fookus kesklinnadel) ning parandades rattaparkimise võimalusi;
- arendades välja ja parandades olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti (tagades mugavad ümberistumisvõimalused, valgustatus,

⁵² Lennuühenduste loomise ja laiendamise osas on MKMil roll sõlmida vastavad kahepoolsed lepingud vastavate kolmandate riikidega, kui seda ei tee samaaegselt EL. See on esmane alus reisijate- ja kaubalendude alustamiseks Aasia suunal, v.a Hiina, kellel on kehtiv lennunduskokkulepe olemas.

ilmastikukaitse, aastaringne ligipääsetavus jm) ja nendeni viivat taristut (jalg- ja jalgrattateed, sh jalgrattaparkimismajad);

- uute trammiliinide rajamist Tallinna linnapiirkonnas.

Tulemus: 2022. aastal alustati meetme määruse „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ eelnõu väljatöötamist. Määrus peaks jõustuma 2023. aasta esimeses pooles ning projektide elluviimine algama 2023. aasta teises pooles.

Programmi tegevus 6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

- Kui kõik Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2020–2023 meetmete tegevused kogu mahus täidetakse, võimaldaks see elluviimiskava kestuse jooksul säästa hinnanguliselt vähemalt 122 inimelu ja vältida vähemalt 464 inimesele raskete vigastuste teket. Tulemuslikkuse hindamiseks on liiklejate kategooriate osas eesmärki täpsustatud, nähes ette kolme aasta keskmised sihttasemed jalakäijate (mitte enam kui 47 hukkunut ja 104 raskesti vigastatut), jalgratturite (mitte enam kui 4 hukkunut ja 34 raskesti vigastatut), mootorsõidukijuhtide (mitte enam kui 51 hukkunut ja 196 raskesti vigastatut) ja sõitjate (mitte enam kui 20 hukkunut ja 130 raskesti vigastatut) lõikes.

Tulemus: Liikluskäitumises 2022. aastal muutust ei toimunud võrreldes aasta varasemaga. 2022. aastal toimus Eesti raudteedel 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 10 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohtades ja 2 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Õnnetusjuhtumite tulemusel hukkus 1 inimene ja vigastada sai 15 inimest. Kokkupõrgetest 7 toimusid ainult märkidega reguleeritud ülesõidukohtadel, 3 ülesõidukohal olid täiendavalt paigaldatud foorid. Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja on langustrendis (2022. a oli vastav näitaja 0,39, 2021. aastal 0,57 ja 2020. a 0,53), küll aga ületavad näitajad planeeritud sihttasest.

Lennunduses lõppes 2022. aasta erakordselt positiivse tulemusega, hukkunuid ei olnud, ühtegi lennuõnnetust ei toimunud ja tõsiseid intsidente oli 2, mõlemad tingitud tehnikast, rõhu langemine lennukikabiinis ja teliku probleem maandumisel.

2022. aastal toimus 5 laevaõnnetust ja registreeriti 14 ohtlikku juhtumit. Hukkunuga õnnetusi ei olnud, kuid viga sai neli inimest. 2021 aastaga võrreldes, kus õnnetustes hukkus 5 inimest, on olukord veeliikluses märgatavalt paranenud. Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid jagunesid Eesti lippu (45%) ja välisriigi lippu (55%) kandvate laevade vahel peaaegu võrdselt. Põhjuseks on joonistunud välja eelkõige kontakt kaiga sildumisoperatsioonide käigus, põhjapuuited sadamasse sisenedes ja väljudes, tööõnnetused laevas ning jäävigastused.

Meede 2. Liikuvus

Programmi tegevus 1. Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine

- ühistranspordi teenus on üle-eestilisel ja regionaalsel tasandil paremini koordineeritud ja teenuse arendustegevused soodustavad ühistranspordisüsteemi kui terviku kasutamist (Ühistranspordi arenguprogrammi 2025 tegevuste elluviimine);
- peaks üle-eestiline ühistranspordi teenus olema senisest paremini kättesaadavam, parema teenuse tasemega ning positiivsema kasutajakogemusega;
- ühistranspordi ja liikuvusteenuseid puudutav info on paremini integreeritud ja lihtsamini kättesaadav, inimesed on teadlikumad erinevatest liikuvusteenustest ja säästvate liikumisviiside eelistest;
- ühistranspordi ja liikuvuse planeerimise võimekus ja kompetents on kasvanud;
- ruumiline planeerimise ja maakastutust puudutavad otsused toetavad säästvate liikumisviiside ja tõhusa ühistranspordi arenguid;

- ühistranspordi peatused, veerem on ligipääsetavam, ohutum ja keskkonnasäästlik;
- peaks paranema juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja võimalusele toimepiirkonna keskuses tööl käia ja teistesse peamisesse tõmbepunktidesse jõuda; linnalises piirkonnas muutub ühistransporditeenus konkurentsivõimelisemaks ja eelistatumaks liikumisviisiks;
- töötatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi loomise nimel;
- luuakse teenusmudel e-veoselehtede kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veoselehtede vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).

Tulemus: Ühistranspordi kasutajate osakaal pole kogu Eesti lõikes taastunud pandeemiaeelsele tasemele, eriti linnapiirkondades, kus ühistranspordi kasutamise osakaal on vähenenud eelkõige kodus töötamise ja autokasutuse osakaalu kasvu arvelt. Positiivse külje pealt võib öelda, et 2022. aastal tõusis ühistranspordi kasutajate arv võrreldes aasta varasemaga õige pisut (5,9%), mille võis muu hulgas tingida kütusehindade suur tõus, mis pani inimesi alternatiive kaaluma. Ühistranspordi teenus on kogumahu lõikes taastunud pandeemiaeelsele tasemele, kuid ühistranspordi korraldamise kulud on kasvanud nii riigile kui ka suurematele linnadele 30–50%, mis tähendab, et pole saadud piisavalt lisavahendeid ühistranspordi konkurentsivõime tõstmiseks ja arendamiseks. Ühistranspordi arenguprogrammi tegevuste tulemusel on arenenud erinevate ühistranspordikorraldajate kompetents ja koostöövõime. Tallinna regioonis on alates 2022. a esmakordselt kasutusel ühtne Elroni, maakonnaliinide ja Tallinna linnaliinide kuupilet. Teehoiukava meetmest on rahastatud ühistranspordipeatuste taseme tõstmist ja nende kättesaadavust jalgsi- ja jalgrattataristu väljaehitamisega. Saaremaa näitel on välja töötatud nõudepõhise transporditeenuse ja taktipõhise põhiliinivõrgustiku kontseptsioon ja alustatud piloodi ettevalmistamisega. Transpordiamet on arendanud liikuvusmuutuste seirevõimekust, koondades üle-eestilise liikuvusuuringu, liikumiste lähte ja sihtkohtade andmestikke.

9. Aruandeaasta programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine

Tabel 4. Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi ja programmi tegevuste 2022.a. eelarve täitmine, kulud tuhandetes eurodes.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm	Esialgne eelarve	Lõplik eelarve	Täitmine
Kulud	-476 697	-516 994	-504 196
Programmi tegevused			
Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-122 675	-116 474	-105 645
Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-26 286	-27 787	-26 531
Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-13 410	-13 434	-7 906
Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-170 350	-188 283	-199 811
Keskonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond			
Kulud	-6 686	-960	-918

Ohutu ja säästlik transpordisüsteem			
Kulud	-25 388	-31 121	-29 225
Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine			
Kulud	-111 902	-138 935	-134 160

Eelarve kasutamises ei esinenud võrreldes kavandatuga suuri kõrvalekaldeid, eelarvet täideti ligi 98%.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi 2022. aasta eelarvesse kanti 2021. aasta transpordi programmist tegevuskulusid üle kokku 17,2 mln eurot. Sellest 8,7 mln on TRAMi, 8,4 mln MKMi ja 125 tuh eurot TTJA tegevuskulude jäägid, mis koosnevad lisaks asutuste tööjõu- ja majandamiskuludele (5,1 mln) veel ka jäämurde kuludest (228 tuh), dotatsioonidest ühistranspordi korraldamiseks (9 mln), tegevustoetusest reisilaevandusettevõtetele (609 tuh), KOVidele teede rekonstrueerimiseks eraldatavast juhtumipõhisest investeeringutoetusest (1,8 mln) ning rahvusvaheliste organisatsioonide liikmemaksudest (437 tuh).

Lisaks kanti üle investeeringutoetuste jäägid:

- Investeeringutoetuse jääk Pärnu lennujaama ümberehituseks summas 3,3 mln eurot, mis tekkis ehitushinna kallinemisega seotud ehitushangete luhtumise ja ühe kohtuvaidluse tõttu. Tööd Pärnu lennujaamas viidi lõpule 2022. aastal.
- KOVidele teede ja tänavate rekonstrueerimiseks eraldatud investeeringutoetuste jääk 11,8 mln eurot, sest omavalitsused ei jõudnud kõiki projekte 2021. aastal lõpetada ning töödega jätkati 2022. aastal.

VV sihtotstarbelisest reservist reisiparvlaev Estonia uuringuteks eraldatud vahenditest kanti 2022. aastasse üle 459 tuh eurot. Tööd jätkusid 2022. aastal, jägist kaeti tööjõukulused ning lepingulisi kohustusi, mis on võetud 2021. aastal. Aruandeaasta tegevuskulude eelarve jääke kantakse 2022. aastast 2023. aastasse üle eeldatavalt summas 13,3 mln.

LISA Tulemusvaldkonna sisend riigi 2022. aasta majandusaasta aruandesse

Positiivsed arengud

- 2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **33 regulaarliinini**. Pandeemiaga seotud piirangute lõppemise järgselt paranes oluliselt reisijate ühenduvus nii Euroopa pealinnade kui turismi meelispaikadega. Õhusõidukid on mahult suuremad ning väljumisajad atraktiivsemad sobides, paremini ka ärikliendile jõudmaks nii Eestisse kui Eestist välja.
- 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm Euroopa Investeeringuspangalt ja Euroopa Komisjonilt heakskiidu. 2022. aastal toimus kaks väljamakset, summades üheksa miljonit eurot ja 23 miljonit eurot. Ühistranspordi programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise parvlaeva ja Elroni kümne täiendava elektrirongi hankimine.
- Raudteede vallas eraldati 2022. aastal AS-ile Eesti Raudtee riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile täiendavalt 485 964 eurot, mille raames teostati ettevalmistavaid tegevusi Turba–Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks. Sõlmiti leping kümne uue kaheüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 13 607 017 eurot.
- Maanteede puhul teostati 2022. aastal erinevaid remonttöid kokku 1674 kilomeetril teedel (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuvabade katete ehitust). Ehitati 25 kilomeetri ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti kuus silda ja 40 kilomeetri ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati 40 kilomeetrile kruusateedele. Ehitati ümber 35 liiklusohklikku kohta.
- 2022. aastal kinnitas majandus- ja taristuminister transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetuse andmise tingimused perioodil 2021–2027 ning alustati raudteede õgvendamise ja elektrifitseerimise projektide elluviimist ning Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitust.
- 2022. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde 8 protsenti ehk 3,8 miljonit kilomeetrit.⁵³
- Alates 1. aprillist 2022 võeti kasutusele uued Põhja-Eesti 30 päeva ühispileti tooted, mis võimaldavad kasutada erinevaid transpordiliike ühe piletitootega nii Tallinnas kui Harjumaal (sealhulgas 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 tehtud samm.
- Välja on arendatud planeerimissüsteemid nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamiseks, mida on võimalik ja eesmärk kasutusele võtta projekti lõppedes laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- Liiklusohutuse seisukohast vaadatuna hukkus aastate 2020–2022 keskmisena maanteedel liikluses 55 inimest (aastate 2019–2021 keskmisena 55 ja aastate 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2022. aasta sihttasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Jätkus positiivne trend linnaliikluses. Tallinnas vähenes liikluses hukkunute arv üheksalt neljale, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud

⁵³ Ligi 80 protsenti maakondlikku bussiliiklust teenindavatest bussidest on nooremad kui kümme aastat ja nendest omakorda 17 protsenti on keskkonnasõbralikud gaasibussid. Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/bussiliinid>

jalakäijate arv (hukkus kolm inimest). 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.

- Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁵⁴ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 miljonit eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.
- 2022. aastal tehti koostöös Keskkonnaministeeriumiga Vabariigi Valitsusele ettepanek käivitada ühe miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Toetusmeede töötatakse välja 2023. aastal.

Väljakutsed

- **Transpordisektori CO₂ heitkoguste vähendamine.** Aruande koostamise hetke prognoosi kohaselt transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 püstitatud CO₂ vähendamise eesmärki ei saavutata. Euroopa Liidu kliimapaketi „Eesmärk 55“ raames Eestile võetud CO₂ heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on aga arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1,6 miljonit tonni CO₂ ekvivalenti 2030. aastaks). Täna rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordi heide umbes 1990 kt. Transpordi sektori CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO₂ ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Uuringud näitavad, et transpordisektoris ei ole võimalik CO₂ eesmärke täita ilma maksupoliitika muudatuste kasutusele võtmata (tarbimismaksud, mis motiveerivad inimesi valima säästvat ühistransporti või keskkonnasõbralikumat autot).
- CO₂ eesmärkide täitmise teeb keeruliseks rahastuse puudus ja eesmärgiline vastuolulisus, kuna samal ajal on vajalik investeerida ka üleeuroopalise transpordivõrgu TEN-T põhivõrgu maanteede ehitusse. Ka TEN-T maanteede ehituse raames on Eestil võetud väljaehitamise kohustus aastaks 2030, mille mittetäitmine võib lõppeda potentsiaalse trahviga.
- Kaubavahetuse vallas on väljakutse **kasutada kaupade liigutamiseks enam raudteetransporti** (nii siseriiklikult kui ka rahvusvaheliselt). Vaadata tuleb perspektiive põhja–lõuna- ja läänesuunalises koridoris. Raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse.
- Järgmiste aastate suur väljakutse on **säilitada ka transpordi toimepidevus**, kusjuures tuleb transpordis kasutusele võtta **rohetehnoloogiad** ja leida efektiivsust sektoris **digilahenduste juurutamise läbi**.
- Seoses Euroopa Liidu kliimapaketis „Eesmärk 55“ sätestatud CO₂ heitkoguste vähendamise eesmärgi seadmisega ning riigi pikaajalisi sihte ja Euroopa Liidu ees võetud kohustusi arvesse võttes võib 2023. aastal osutada vajalikuks transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 seatud eesmärkide ülevaatamine ja muutmine.
- **Liiklusohutusprogrammis 2016–2025⁵⁵ sätestatud eesmärkide täitmine.** Liiklusohutusprogrammi eesmärgid on vähendada liikluses hukkunute arvu ja raskelt

⁵⁴ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO₂ vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega“.

⁵⁵ <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm>

vigastada saanute arvu kolme aasta keskmisena 2035. aastaks vastavalt kolmekümne ja 187-ni. Seatud vahe-eesmärgist 2022. aastal (46 ja 322) jääb tegelik tulemus kaugele (55 ja 367). Nende eesmärkide saavutamine ei ole realistlik ilma liiklusohutust oluliselt mõjutavate täiendavate tegevuste elluviimist.

- 2022. aastaks on **kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all** (kogumahutavus 500 või enam) **23**. Seadusandlusest tulenevalt on raskusi laevade Eesti lipu alla toomisel ja hoidmisel ning konkureerivatel riikidel on selleks paremad tingimused.