



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

KÄSKKIRI

31.01.2023 nr 13

**Tegevuspõhise riigieelarve programmi „Transpordi
konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks
2023–2026“ kinnitamine**

Riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 alusel ning kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a määrusega nr 117 „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“ kinnitan tegevuspõhise riigieelarve programmi „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2023–2026“ koos lisadega (lisatud).

(allkirjastatud digitaalselt)
Riina Sikkut
majandus- ja taristuminister

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2023–2026

Programmi 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.
Valdkonna arengukava/	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Programmi nimi	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Programmi periood	4 aastat (2023–2026)
Peavastutaja (ministeerium)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) ja Transpordiamet (TRAM)
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	–

Sisukord

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2023–2026	2
Sisukord.....	3
Sissejuhatus	4
1. Programmi eesmärk ja mõõdikud.....	5
2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes)	7
3. Hetkeolukorra analüüs	7
Üldist	7
Raudteetransporditaristu	10
Veetransporditaristu	12
Õhustransporditaristu	12
Maanteetransporditaristu	13
Ühistransport ja siseriiklik regionaalne reisijatevedu.....	14
4. Olulised tegevused 2023–2026 eesmärkide täitmiseks	17
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	17
Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks	17
Õhustransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	18
Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	19
Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava linnakeskkonna arendamiseks.....	19
Tunneli rajamiseks.....	20
Ohutuse suurendamiseks	20
Liikuvusteenuse arendamiseks	20
5. Meetmed ja programmi tegevused	20
5.1. Meede 1: Transpordi konkurentsivõime	21
Programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	22
Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	23
Programmi tegevus 1.3.: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid	24
Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	25
Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	26
Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem.....	27
5.2. Meede 2: Liikuvus	28
Programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine	29
6. Programmi juhtimiskorraldus	31
7. LISAD	33
LISA 1 Mõõdikute selgitused	34
LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes	42

Sissejuhatus

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm (edaspidi programm) on koostatud Vabariigi Valitsuse 11. novembri 2021. a protokollilise otsusega nr 72 kinnitatud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035”¹ (edaspidi TLAK) üldeesmärgi: „Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega“ elluviimiseks.

TLAK-i efektiivsemaks elluviimiseks on koostatud üks, kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimise ülene programm. Programm on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmipõhiseks eelarvestamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis (edaspidi ka MKM).

Programmi rakendamine peab tagama TLAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrategiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027, Eesti 2035 seatud sihtidega ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TLAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiatega ja arengukavadega.

Transpordipoliitika tegeleb peamiselt transporditaristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeringute suunamisega. Sealjuures ei ole transport eraldiseisnev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt ettevõtluse, toimimist. Samuti on transpordil tugev ühisosa muu hulgas ka keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordivaldkonna kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest, samuti panustatakse nendes eesmärkidesse, nt Energiamaajanduse arengukava aastani 2030 alaeesmärki „Primaarenergia tõhusam kasutus: Eesti energiavarustus ja -tarbimine on säästlikum“.

Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

Transpordi tulemusvaldkond aitab saavutada arengustrategia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“², panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse³ ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ning „ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö käivate inimeste osakaal“ sihttasemete saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemesse ning arvestavad asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi⁴ aluspõhimõtetega. Transpordi tulemusvaldkond panustab kaudsemalt ka teistesse Eesti 2035 sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi planeerimistasandites ei ole 2022. ja 2023. aasta võrdluses olulisi muudatusi tehtud, kuid nii tulemusvaldkonna, programmi kui ka meetme mõõdikuid on korrastatud TLAK-i ja strateegia Eesti 2035 mõõdikutega vastavaks. Rohkem infot leiab erinevate perioodide programmide ja aruannete kohta Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kodulehelt⁵.

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

² <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

³ <https://www.valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

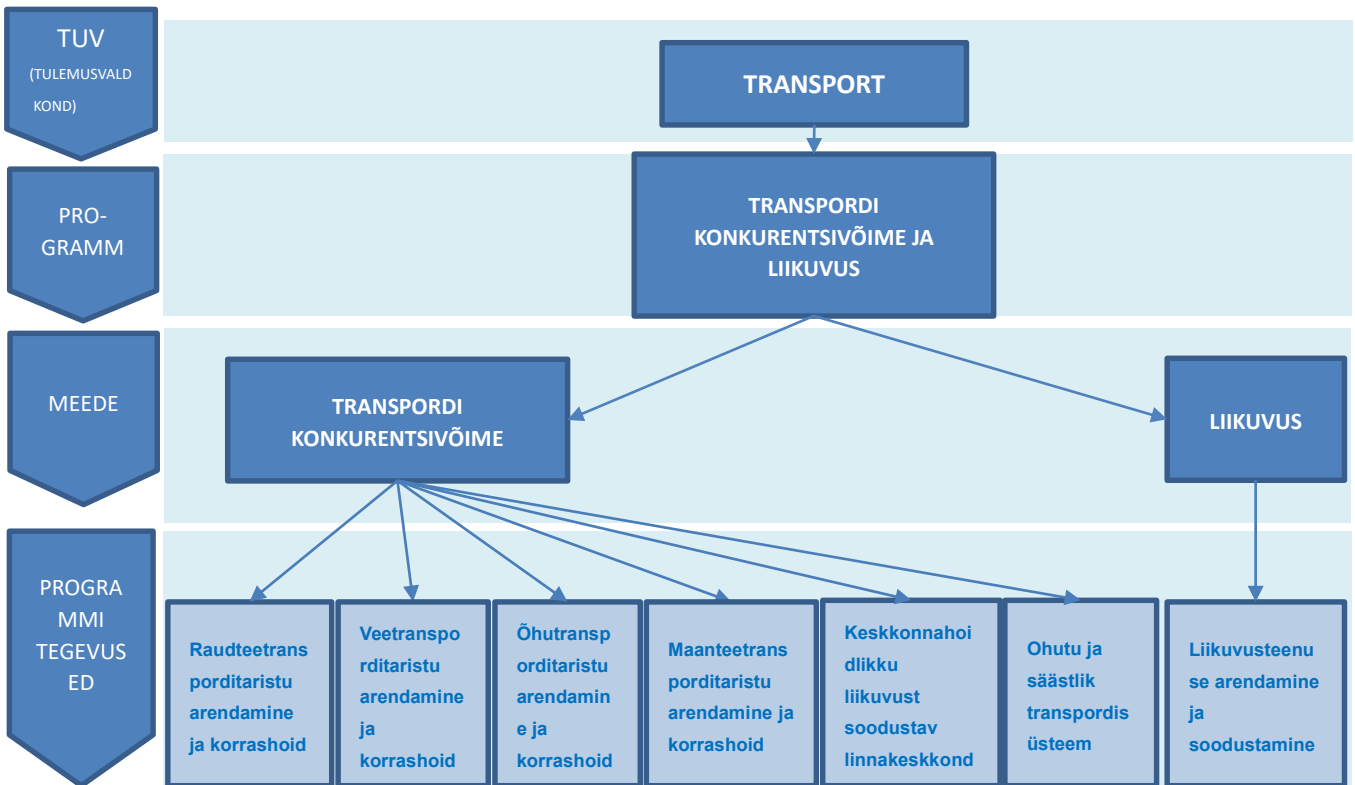
⁴ <https://www.kul.ee/media/60/download>

⁵ Tegevuspõhine riigieelarve: <https://www.mkm.ee/ministeerium- uudised- ja- kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>

1. Programmi eesmärk ja mõõdikud

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid ja mõõdikud on kajastatud TLAK-is, mida viiakse ellu transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis toodud tegevuste abil. Seetõttu koostatakse transpordi tulemusvaldkonnas üks tegevuspõhine programm ning tulemusvaldkonna mõõdikud kattuvad programmi mõõdikutega.

Joonis: Programmipuu



Tabel 1: Programmi mõõdikud

Programmi eesmärk:		Jätksuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale kättesaadav, ligipääsetav, mugav ja ohutu, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnamoormus.					
TUV ja programmi mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena ⁶ (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei	↘	55	46	44	42	40	38

⁶ Allikas: Transpordiamet

ületaks 30)							
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena ⁷ (TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus liikluses raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 187)	↘	329	322	316	309	302	295
Transpordi CO ₂ -heitkogused ⁸ , kt CO ₂ ekv (Eesti 2035 mõõdik: Kasvuhoonegaaside heitkogused transpordisektoris (sihttase 1700 kt CO ₂ ekv) TLAK mõõdik: transpordi CO ₂ e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)	↘	–	2051,89** CO ₂ ekv	2103,37** CO ₂ ekv	2089,95** CO ₂ ekv	2040,04** CO ₂ ekv	2006,09** CO ₂ ekv
			2158,31* ** kt CO ₂ ekv	2242,74* ** kt CO ₂ ekv	2262,19* ** kt CO ₂ ekv	2250,88* ** kt CO ₂ ekv	2215,37* ** kt CO ₂ ekv
Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) ⁹ (TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)	↗	7	10	20	40	75	100
Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ¹⁰ (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	↗	29%	27%	27%	27%	30%	31%
Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv ¹¹ (TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)	↗	32	≥23	≥25	≥29	≥33	35

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast. Mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1

** Heitkogused TLAK prognoosi järgi 2020. a

*** Eesti Keskkonnauuringute Keskuse (EKUK) vaheprognoosidest WEM (**with existing measures** ehk olemasolevate meetmetega).

⁷ Allikas: Transpordiamet

⁸ Allikas: KeM, MKM

⁹ Allikas: MKM

¹⁰ Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#)

¹¹ Allikas: AS Tallinna Lennujaam

2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes)

Tabel 2: Programmi eelarve*	Eelarve				
	2022**	2023	2024	2025	2026
Programmi kulud	477 175	621 927	749 571	746 052	893 623
<i>meede 1: Transpordi konkurentsivõime</i>	365 268	483 019	627 907	624 305	771 935
<i>programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	122 677	198 148	360 999	364 978	531 852
<i>programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	26 738	26 850	23 561	18 345	16 861
<i>programmi tegevus 1.3.: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	13 412	11 454	10 313	10 315	10 316
<i>programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	170 353	190 211	185 251	193 827	172 939
<i>programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond</i>	6 688	26 067	33 545	21 843	25 244
<i>programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem</i>	25 399	30 290	14 237	14 998	14 723
<i>meede 2: Liikuvus</i>	111 907	138 908	121 664	121 747	121 688
<i>programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine</i>	111 907	138 908	121 664	121 747	121 688
Programmi eelarve kokku	477 175	621 927	749 571	746 052	893 623

* Programmi eelarves kajastuvad muuhulgas MKMi ohutusjuurdluskeskuse¹² kulud.

** Eelarve 2022.a kohta on esitatud koos lisaelarvega 20.06.2022 seisuga.

Tabel 3: Programmi eelarve investeeringutega*	2023	2024	2025	2026
<i>kulud</i>	487 442	628 433	632 873	788 241
<i>sh välistoetused ja kaasrahastus</i>	231 927	348 985	391 909	560 664
<i>investeeringud</i>	183 267	122 399	83 289	109 408
<i>sh välistoetused ja kaasrahastus</i>	74 750	54 923	43 009	7 468
<i>mitterahalised kulud</i>	134 486	121 138	113 179	105 382
Programmi eelarve kokku	805 194	871 970	829 341	1 003 031

* Programmi eelarves kajastuvad muuhulgas MKMi ohutusjuurdluskeskuse kulud.

Tabel 3 sisaldab lisaks programmi kuludele ka transpordi valdkonna investeeringuid, kuid investeeringute eelarve ei ole programmi osa. Seetõttu erinevad tabelid 2 ja 3 üksteisest kogueelarve summa poolest.

3. Hetkeolukorra analüüs

Üldist

Transpordi tulemusvaldkond panustab eeskätt arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kajastatud transpordivaldkonnaga seotud muutuste elluviimise.

Transpordi tulemusvaldkonna tegevuste rakendamine on jätkuvalt olnud edukas:

¹² Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on spetsiifilist ülesannet täitev MKM struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel **sõltumatu**. Tugiteenused OJK tööks tagab MKM. OJK põhiülesandeks on lennuõnnetuse, tõsise lennuintsidendi, lennuintsidendi, laevaõnnetuse, raudteeliiklusõnnetuse ja raudteeintsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutusalaste soovitusete või ettepanekute tegemine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus liiklusohutuse suurendamiseks. OJK-l puudub poliitikakujunduslik funktsioon. Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse printsiipi, on OJK MKM tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ja majandus- ja taristuministri ees.

- Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme tegevustes on 2021. aasta lõpuks Ühtekuuluvusfondist rekonstrueeritud või uuendatud 201,89 km maanteelõike. 2023. aastaks seatud eesmärgist (215km) on täidetud 93,86%.
- Uusi maanteelõike oli 2021. aasta lõpuks Ühtekuuluvusfondi toel valminud 31,92 km. Aastaks 2023 seatud eesmärgist (46 km) on täidetud 69,39%.
- Raudteeliikluse arendamise meetme rakendamine kulgeb hästi ning seatud eesmärgid saavutatakse. 2021. a lõpu seisuga oli Ühtekuuluvusfondist 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).
- 07.02.22 seisuga oli ühendusvõimalusi Ühtekuuluvusfondist parandatud kokku 31 ühistranspordipeatuses.
- Keskkonnasõbralike ja vähese CO₂-heittega transpordisüsteemide meetme tegevuse raames on saavutatud 94,2% aastaks 2023 seatud eesmärgist.
- SF mõõdik „Rongireisijate arv aastas“ tegi 2021. aastal väikese tõusu võrreldes 2020. aastaga, ulatudes 6,08 miljonini (tõus võrreldes 2020. aastaga on 1,5%).
- Tulemusnäitaja „Halvas seisus teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest“ saavutusmäär on 2021. aastal 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%).
- Ühistranspordis valmis 2021. aastal analüüs Tallinna–Harjumaa ühtse ühistranspordi korralduse ja juhtimise osas, mis on aluseks edasisteks ümberkorraldusteks, mis võimaldaksid paremini planeerida ja korraldada omavalitsuste- ja liikideülest ühistransporti.
- Maanteede puhul teostati 2021. aastal erinevaid remontööde 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** liiklusohtlikku kohta.
- 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.
- 2021. aasta septembris lõppesid Pärnu lennujaama lennuliiklusalala 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 ning rakendamist 2023. aastal.
- 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.

Transpordi tulemusvaldkonnas on aga jätkuvalt palju väljakutseid:

Järgmiste aastate suurim väljakutse transpordi sektoris on säilitada transpordi toimepidevus, misjuures võtta transpordis kasutusele rohetehnoloogiad ja leida efektiivsust sektoris digilahenduste juurutamise läbi. Tulenevalt Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist tuleb lähiaastatel tagada transpordi ja meremajanduse teenuste toimimine, aga ka kehtestatud sanktsioonide rakendamine ja koordineerida majandusmeetmete rakendamist.

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine);
- 1435 mm rööpalaiusega põhja-lõuna suunalise rahvusvahelise raudteeühenduse loomine ja sellel läbi Eesti ühendamine Euroopa raudteevõrgustikuga;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine;
- TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteedehituse rahastamine;
- jalgrattateede põhivõrgustike arendamine ja selle toetamine suuremates linnades;
- liiklusohutuse suurendamine maismaal, õhu- ja veeteedel;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine;
- meremajanduse konkurentsivõime tõstmine.

Pikemas perspektiivis on transpordi tulemusvaldkonnas suur väljakutse CO₂-heitkoguste 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 Kliimapaketis „Fit for 55“ seatud eesmärk on aga veelgi kõrgem.

TLAK mõõdik: transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 1700 kt CO₂ ekv-ni aastaks 2035. Prognoosimiseks on kasutatud Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose ning tegelike tasemete jaoks KHG inventuuri aruandeid. Kavandatud KHG vähendamise trajektoor 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 heitkogused 2158,31 kt CO₂ ekv) ning praegusel trajektooriga on aastal 2035 transpordi heide u 1820 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 määrade tõstmist ning diferentseerimist viisil, mis võimaldab enam rakendada “kasutaja maksab, saastaja maksab” printsiipi. Tasumäärade tõstmisel **vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt umbes 2,41 kt** võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurus jäöksid kehtivale tasemele.

Samuti on juba teada osade seatud eesmärkide täitmise hilinemine võrreldes arengukavas kavandatuga, 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 heitkoguseid. Sarnane olukord on kogu Euroopas¹³. 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 sektorite¹⁴ (sh transpordi) emissioone 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 uuendamisega, 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.

Arengukava ja programmi korrigeeritakse vastavalt kokku lepivate Jõupingutuste jagamise määruse¹⁵ siseriiklikele eesmärkidele ja 2023. aastal eeldatavasti kinnitatava rohepoliitika tegevuskava lõplikule variandile.

Raudteetransporditaristu

TLAK mõõdik: Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga. Eesmärk sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused keskkonnasõbraliku transpordiliigi olemasoluks, mida kasutada kauba kui ka reisiveoks. Seda eelist tuleb arendada selliselt, et tekiks modaalnihe raudteetranspordi liigi kasuks. Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Lähtuvalt Eesti kaubavedude logistikast ning tootmisettevõtete paiknemisest on läbi riiklike meetmete täiendavalt võimalik suunata raudteele hetkel maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad, paber, vineer), teravili jm. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu–Tallinna ja Tallinna–Pärnu–Ikla maantee koormust, samuti Tartu–Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maanteede koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on

¹³ OECD/ITF: [https://www.itf-oecd.org/modal-shift-transport-trends?ct=t\(2018_Sept_Newsletter_COPY_01\)&mc_cid=2102f74054&mc_eid=1f13a89c8c](https://www.itf-oecd.org/modal-shift-transport-trends?ct=t(2018_Sept_Newsletter_COPY_01)&mc_cid=2102f74054&mc_eid=1f13a89c8c)

¹⁴ ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

¹⁵ EL määruse eelnõu, mis muudab määrust (EL) nr 525/2013.

võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveekoridore.

2021. aastal moodustas raudteekaubavedu **29%** kõigist kaubavedudest. Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on tõenäoline, et raudteekaubaveo osakaal lähiaastatel langeb ja teatud määral ka asendub kaubavahetusega muude riikidega. Arendamisel on põhja-lõuna-suunaline transpordikoridor **Rail Baltica** näol ning eesmärgiks on käivitada regulaarne raudtee kaubarong kolme riigi vahel, olemasoleval 1520mm taristul.

Raudteetaristu arengusuunaks on reisirongidele 160 km/h kiiruse tagamine. Selleks on kavas õgvendada raudteed, remontida allesjäänud puitliipritega teelõigud ning elektrifitseerida raudtee Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudel. Edasi liigutakse Haapsalu raudtee ehitamise ettevalmistavate tegevustega. Kavas on ka läbilaskevõime suurendamine Tallinna–Lelle raudteelõigul ning Rapla–Lelle lõigu rekonstrueerimine. Jätkuvaks väljakutseks 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 nii ohutust kui ka kasutajamugavust. Varasemad väljakutsena väljatoodud Balti jaama läbilaskevõime on lahendatud ja Pääsküla–Keila raudteelõigu II peatee ehitus on lõpusirgel ning mainitud investeerimisprojektide teostamisel luuakse 2023. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

Rail Baltica põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on nii Harju-, Rapla- kui Pärnumaa lõikudes 2024. aasta teises pooles. Jaanuariks 2022 valmisid Ülemiste ühisterminali ja Pärnu reiserterminali põhiprojektid, käimas on Ülemiste reiserterminali piirkonna detailplaneering, mis kehtestati 2022. aasta detsembris. Valminud on Muuga kaubaterminali ning Ülemiste veeremidepoo põhiprojektid, Pärnu hoolduskeskuse ning kaubaterminali eelprojektid. Käimas on Soodevahe kuivsadama ja hoolduskeskuse projekteerimine. 2022. aasta alguses alustati RB kohalike peatuste detailplaneeringute ja projekteerimisega, sõlmitud on kokkulepped omavalitsustega, kelle territooriumile RB kohalikud peatused ehitatakse.

Ehitusobjektidest on 2017. aastal valminud Tallinna lennujaama ja Ülemiste ühisterminali ühendav trammitee ning Saustinõmme viadukt Tallinna ringteel. 2022 valmisid Assaku, Tagadi ja Künka viaduktid ning Loone, Urge ja Kalevi ökoduktid. Ehituslepingud on sõlmitud Saustinõmme, Tagadi ja Selja ökoduktide, Kehtna–Põlma, Sikeldi tee ning Tagadi–Kurtna viaduktide ehitamiseks. Ehitustööd käivad erinevate kolmandatele osapooltele kuuluvate kommunikatsioonide ümbertõstmiseks (kõrgepingeliinid, gaasitrassid). Välja on kuulutatud kahe pikema RB lõigu ehitushanked. Ülemiste ühisterminali ehitushange teostati 2022. aasta esimeses pooles, see ebaõnnestus ainsa laekunud pakkumuse kõrge maksumuse tõttu. 2022. aastal kuulutati Ülemiste reiserterminali piirkonna ehitustööd välja etapipõhiste hangetena. RB CEF vahenditest rekonstrueeriti 2021. aastal RB ehitusmaterjalide veoks Lelle ja Pärnu vaheline raudteelõik kiirusele 40 km/h.

Talsinki tunneli planeerimistegevustega jätkatakse. Tunneli trassi võimalik asukoht pakuti välja 2018. aastal projekti FinEst Link raames valminud tasuvusanalüüsi¹⁶ käigus. Analüüsi tulemusel jõuti järeldusele, et tunneli rajamiseks on tingimused sobivad (Eesti pool küll oluliselt keerulisemad, kui Soomes) ning tegemist oleks maailma pikima merealuse tunneliga (107km). Selle ehitamine maksab 13–20 miljardit eurot ning selle ehituseks kulub 15 aastat (8 aastat tunneli rajamiseks, 6 aastat raudtee

¹⁶ <https://www.arcticrailway.as/wp-content/uploads/2018/09/FinEst-link-REPORT-FINAL-7.2.2018.pdf>

installeerimiseks, peatuskohtade, depoode ja terminalide ehituseks ning 1 aasta rongide testimiseks). Ehitusele eelnev planeerimise faas võib hinnanguliselt kesta 6 aastat.

26. aprillil 2021. a allkirjastasid Soome transpordi- ja kommunikatsiooniminister Timo Harakka ning Eesti end. majandus- ja taristuminister Taavi Aas kahe riigi vahelise transpordikoostöö edendamiseks (sh Tallinna–Helsingi tunneli osas) vastastikuse mõistmise memorandum¹⁷ (edaspidi MoU). MoU järel moodustati 2022. aastal Eesti–Soome transpordialase koostöö töögrupp, kuhu kuuluvad MKM, Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Tallinna ja Helsingi linnavalitsused. Töögrupp kohtub kaks korda aastas. 2022. aastal toimus kaks kohtumist. Järgmine kohtumine toimub 2023. aasta aprillis–mais Helsingis.

Tallinna–Helsingi tunneli trass on märgitud praegu muutmisel oleva üleeuroopalise transpordivõrgustiku ehk TEN-T määruse¹⁸ kaartidele kui perspektiivne püsiühendus. TEN-T määruse muudatus on jõudnud faasi, kus algavad läbirääkimised Euroopa Parlamendis ning seal tuleb kaartide muudatusi kaitsta. TEN-T uuendatud määrus kinnitatakse 2024. aasta alguses. Tunneli trassi valiku jaoks on vajalik algatada riigi eriplaneering (REP). Hetkel RES raames selleks tegevuseks pole vahendeid planeeritud. Hinnanguline REPi maksumus on 10 miljonit eurot.

Vee- ja transporditaristu

TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega). 2021. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) **7 laeva**. Projekti rakendamist on takistanud mõningad probleemid seoses õigusloomega ja toetavate infosüsteemide käivitumisega, samuti pole veel täies mahus käivitunud projekti turundustegevused. Tegevustega jätkatakse järgnevatel aastatel sh käivitati töörühma, kes hakkab meetmeid üle vaatama. Esmane tagasiside peamiselt välisriigi laevaomanikelt ning seniste tingimuste esialgne analüüsimine näitab, et pakutav teenus ja õiguslik regulatsioon veel ei vasta turundudlusele ja vajab täiendavaid muudatusi.

Merenduses on peamiseks väljakutseks COVID-19 pandeemia järgne kohanemine, samuti üha enam karmistuvad keskkonnanõuded. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Meremajandusele avaldab mõju ka Venemaa agressioon Ukrainas, mõjusid on veel vara hinnata. Mõjutatud saab olema ka kaubalaevade arv. Eestis on merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks väga vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö.

Õhustransporditaristu

Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu suurendamine. Valmistame ette ja sõlmime lennunduskokkuleppeid, laiendame terminale ja jätkame arendustöödega, et suurendada Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu otseühenduste kasvatamiseks. Eesmärk on tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

¹⁷<https://www.lvm.fi/documents/20181/1019592/Memorandum+of+Understanding+between+Governments+of+Finland+and+Estonia+26.4.2021.pdf/05cff6a3-76ba-18ca-40a0-63cde422bf1b?t=1619444221790>

¹⁸http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1

2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **36 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.

Lennunduses on COVID-19 pandeemia järgne kirju reisimise regulatsioon asendunud uue väljakutsega, milleks on Venemaa sõjaline agressioon Ukraina vastu. See kahandab lennuettevõtjate äri võimalusi ning sunnib tegevust piirama, mis omakorda vähendab Eesti kui ELi geograafilise piiriala hoidva riigi jaoks ühenduvuse võimalusi ja atraktiivsust välisinvesteeringutega seotud äriturismiks. 2022. aasta on näidanud lennureisijate soovi reisida ning hoolimata Vene Föderatsiooni õhuruumi täielikust sulgemisest on Eesti lennureisijate usaldus reisimise suhtes taastunud väga kiiresti. Välispoliitilised mõjud on pärssinud lennundusvaldkonna ning reisijate mahtude taastumist 2019. aastaga võrreldavale tasemele. Probleemiks on eeskätt kõikide Vene Föderatsiooniga seotud õhusõidukite käitamise keelamine äritegevuses ELis, sh kehtib keeld Vene Föderatsioonis registreeritud ja kaudse omandiga seotud ettevõtetele, samuti hooldusteenuse ja varuosade pakkumise keelamine sellistele ettevõtetele. Ühtlasi on piiratud ka Vene Föderatsiooni kodakondsusega seotud isikute kuulumist ELi lennundusettevõtete juhtkonda ning õhusõidukite iseseisvat käitamist eraviisiliselt, sh mehitamata õhusõidukite käitamist. Oluline on ka see, et Vene Föderatsiooni territooriumile jäi enne ELi sanktsioonide kehtestamist suur arv lennukaid, mis võib lähiajal nõudluse tipuperioodil mõjutada saadaolevate istekohtade arvu. See tähendab, et kiire nõudluse kasv ja lennukite puudus koos kõrgemate energiahindade ja tööjõukuludega lennujaamades toovad kaasa reisimise kallinemise. Siia lisandub kindlasti ka lennuliikluste võimekus kiiresti kasvavaid lende hallata ehk eesootavad ulatuslikud hilinemised Euroopa keskosa lennujaamades.

Jätakuvalt on fookus ka regionaalsete (Tartu, Kuressaare, Kärdla ja Pärnu) lennujaamade efektiivsusel, aga ka piirkondade sotsiaal-ruumilise eraldatuse vähendamisel igapäevaste lennuühenduste tagamiseks saartel. 28. märtsil 2022. a taasavati peale COVID-19 pandeemiat lennuliiklus Tartu ja Helsingi vahel, mis vedaja otsuse tõttu kahjuks peatus sügisel. Hooajaliselt alustas 5. mail 2022 tööd Pärnu–Helsingi liin ning 25. juunil 2022 Pärnu–Stockholmi lennuliin. Talvehooajal on Pärnu lennujaamast lennuühendus Ruhnuga.

Maanteetransporditaristu

Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena.

Aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses 59 inimest ning 2019–2021 keskmisena **55** inimest (liiklusohutusprogrammi (edaspidi ka LOP) järgne piirarv 48).¹⁹ **Kuigi kolme aasta keskmine hukkunute arv on vähenenud viimasel kümnendil püsivalt ja iga-aastaselt**, pole olemasolevad meetmed olnud piisavalt tõhusad. Hukkunute arvu vähenemine on olnud üle kahe korra aeglasem kui LOPis seatud eesmärkide täitmiseks vajalik oleks. 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. TRAM on asunud välja töötama olulise mõjuga tegevusi, mis vajaliku rahastuse olemasolul võimaldaksid sihtasemeni või selle ligidale jõuda. Piirkiiruse järgimine,

¹⁹ Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>

joobes juhtimise ja roolis kõrvaliste tegevuste vältimine on kindlasti ühed võtmekohad, mille paranemine on suure mõjuga liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisele tulevikus.

Seoses teehoiu vahendite vähenemisega aastatel 2024–2026 ning Ukraina sõja mõjust tuleneva hinnatõusu ja materjalide kättesaadavusega on rahuldava seisukorra tagamine riigiteede võrgustikul ning TEN-T võrgustikku kuuluvate nõuetele vastavate põhimaanteede väljaehitamise tagamine aastaks 2030 väga kriitiline. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad arvestava liiklussagedusega teelõigud, mida EL vahenditest ei saa rahastada. Niisamuti ei ole võimalik planeeritud mahus ehitada tolmuvabasid katteid kruusateedele, ümber ehitada liiklusohutikke kohti ega rajada säästlikumaid liikumisviise soodustavat taristut.

Teehoiuks ettenähtud vahendite mahtu indikatiivne vajadus on 350 miljonit eurot aastas, millest halvas seisus riigiteede osakaalu vähendamiseks ja remondivõla likvideerimiseks on ca 200 miljonit eurot aastas ning teedevõrgu arendamiseks, sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteede nõuetekohaseks väljaehitamiseks, 150 miljonit eurot aastas.

RES 2023–2026 koostamise käigus MKM teehoiu valdkonna lisataotlust ei rahuldatud. RES 2023–2026 teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteede Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu-Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.

2022. aasta lõpu seisuga vastab Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee määruses sätestatud nõuetele 39% ulatuses (hõlmab 87 km 2+2 ja 2+1 teelõike 283 km kogupikkusest) ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee 22% ulatuses (kokku 39 km 2+2 ja 2+1 maanteelõike 179 km kogupikkusest). Seoses väga madala liiklussagedusega Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Uulu-Ikla lõigul ning Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Ülenurme-Luhamaa lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt nende lõikude nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist kuni aastani 2050.

TEN-T üldvõrgu maantee E20 Tallinna–Narva on valmis 42% ulatuses (kokku 89 km 2+2 teelõike 209 km kogupikkusest).

Ühistransport ja siseriiklik regionaalne reisijatevedu

Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, samas tõusis kodust töötamise osakaal.

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 jäänud.

Lisaks pandeemiale mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade 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 kohtadest kehvema juurdepääsuga asukohtadesse.²⁰

²⁰ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

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 nõudepõhist transporti, kus see on mõistlik. Kulutõhusa nõudepõhise ühistranspordi arendamiseni on aga vajalik ÜTK-del läbi analüüsida üles ehitatud liinivõrk ning pakkuda välja liinid, kus nõudepõhine ÜT ka pikemal juurutamise perioodil kulutõhusust ja kliendile paremat teenust pakuks.

Seetõttu on otstarbekas käivitada täiesti uue liinivõrguga nõudepõhise transpordi katseprojekt Saaremaal, kus on valmidus ja tahe selle rakendamiseks ning osaliselt selle toimimist ka juba varasemalt piloteeritud. Saaremaa kohta on TRAM koostöös kohaliku omavalitsusega välja töötanud esialgsed nõudepõhiste- ja põhiliinide koostoime põhimõtted, mida oleks võimalik hakata ellu viima 2023. aasta teisest poolaastast. Nõudepõhise katseprojekti rakendamine Saaremaal eeldab esialgsel hinnangutel lisaks senisele riigieelarvelisele toetusele liinivõrgu toimimiseks täiendavalt ca 100 000 eurot aastas (0,2 töökohaks, digitaalse platvormi väljatöötamiseks ja töös hoidmiseks), mis kaetakse riigieelarves ühistranspordi korraldamiseks ettenähtud toetustest. Katseprojekti kogemuste ja tulemuste põhjal koostab TRAM koostöös ÜTK-dega ettepanekud nõudepõhise ühistranspordi põhimõtete kasutuselevõtuks teistes maakondades. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ja ligipääsetava ühistransporditeenuse pakkumise, ühtse liinivõrgu korraldamise ja erinevate ühistransporditeenuste riskasutamist soodustava ühtse ühistranspordi piletitootega.

Järgnevalt on toodud reisijate arvud siseriiklikul regionaalsel reisijateveol transpordi liigiti ning riiklikud dotatsioonid.

Tabel 4: Rongireisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL ²¹								
Sõitjad (tuhat)	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Kokku (tuhat in.)	8 373.1	5 982.0	6 079	7 100	8 000	8 500	10 000	11 000
Riigi toetus liiniveo korraldamiseks (eurodes)	27 656 200	29 736 772 **	33 451 531	29 599 040	36 689 668	34 613 995	39 190 799	39 425 558
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	3,30 €	4,97 €	5,50 €	4,17 €	4,59 €	4,07 €	3,92 €	3,58 €

* prognoos

** summa sees ei sisaldu Tallinna-Moskva-Tallinna liinile maksud toetust 2020.a summas 226 419 eurot

Tabel 5: Reisijate arv regionaalsetes sadamates ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV ²²								
Parvlaevad	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa	2 395 871	1 975 868	2 204 139	2 489 594	2 539 386	2 590 173	2 641 977	2 694 816
Sõru-Triigi	42 330	40 477	46 253	47 803	48 759	49 735	50 729	51 744
Ruhnu	6 923	7 504	7 803	8 214	8 378	8 546	8 717	8 891

²¹ Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

²² Allikas: Transpordiamet

Vormsi	68 313	64 712	73 508	76 938	78 476	80 046	81 647	83280
Kihnu	80 250	69 944	81 875	85 023	86 723	88 458	90 227	92032
Piirissaare	9068	9 177	9 401	10 990	11 210	11 434	11 663	11896
KOKKU	2 602 755	2 167 682	2 422 979	2 718 562	2 772 932	2 828 392	2 884 960	2 942 659
Muutus,%	4%	-17%	12%	12%	2%	2%	2 %	2%
Riigi toetus (eurodes)	22 447 475	22 885 730	22 233 898	23 621 000	34 072 000	23 872 000	23 872 000	23 872 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	8,62 €	10,56 €	9,18 €	8,69 €	12,29 €	8,44 €	8,27€	8,11€

* *prognoos*

Tabel 6: Lennureisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV ²³								
Lennuk	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Kärdla	10 946	8611	10 552	10 763	1 0978	11 198	11 422	11 650
Kuressaare	20 073	15 490	27 773	28 328	28 895	29 473	30 062	30 664
Ruhnu	1443	762	1 544	1 575	1 606	1 639	1 671	1 705
KOKKU	32 462	24 863	39 869	40 666	41 480	42 309	43 155	44 019
Muutus,%	11%	-23%	60%	2%	2%	2%	2%	2%
Riigi toetus (eurodes)	2 975 559	2 938 707	5 031 023	4 978 000	6 233 000	5 733 000	5 733 000	4 998 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	91,66 €	118,20 €	125,07 €	133,15 €	150,27 €	135,50 €	132,85 €	113,31 €

* *Prognoos*

Tabel 7: Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL ²⁴								
Aastad	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Sõitjaid kokku	22 492 805	17 893 810	18 015 703	19 817 273	22 492 805	24 742 086	25 979 190	27 278 149
Muutus,%	15%	-20%	0,7%	10%	13,5%	10%	5%	5%
Riigi toetus (eurodes)	44 844 774	47 393 876	49 756 301	50 204 000	57 198 000	49 198 000	49 198 000	49 198 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	1,99 €	2,65 €	2,76 €	2,53 €	2,54 €	1,99 €	1,89 €	1,80 €

* *Prognoos*²³ Allikas: Transpordiamet²⁴ Allikas: Transpordiamet

4. Olulised tegevused 2023–2026 eesmärkide täitmiseks

Alljärgnevalt on toodud olulised tegevused erinevates transpordivaldkondades koos indikatiivsete rahastusvajadustega, sh võetud kohustustega.

Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“, aastal 2023 summas 2,01 miljonit eurot.
- AS Eesti Raudtee lõpetab Pääsküla–Keila II peatee ehitustööd, et tõsta Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteeti (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipptundidel).
- Kavandatud on Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp aastal 2023 summas 8,51 miljonit eurot.
- AS Eesti Raudtee teostab projekteerimise ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2023–2028 summas 278,7 miljonit eurot, millest SF vahendid 200,7 miljonit eurot. Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal 2023. aastal summas 23,9 miljonit eurot.
- Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 miljonit eurot (2024. aastal CO₂ kauplemise vahenditest). 6. septembril 2022. a kiitis Vabariigi Valitsus heaks 10 täiendava elektrirongi soetamise, kasutades 2026. aastal 90,7 miljoni euro ulatuses Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 vahendeid.
- Käimas on **Rail Baltica** projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 miljonit eurot), 2023. aastal summas 161,33 miljonit eurot, millega jätkatakse rajatiste ehitust (näiteks Maardu tee, Kangru ja Kohila liiklussõlmed), alustatakse ehitust kahel põhitrassi lõigul: Ülemiste–Lagedi (4–5 km lõik) ja Harju/Rapla maakonna piir (ca 10 km lõik), alustatakse ehitusbaaside rajamisega Soodevahel ning Pärnu kaubajaama piirkonnas, jätkatakse Ülemiste reisterminali ehitusega ja liigutakse edasi kontaktvõrgu liitumispunktide ehitusega. Lisaks CEF vahenditele kasutatakse RRF ja SF vahendeid järgmiselt:
 - RRF kaasabil jätkatakse viaduktide ja ökoduktide ehitust eeldatavas toetuse mahus 31,05 miljonit eurot;
 - SF 2021–2027 perioodil ehitatakse välja Rail Baltica kohalikud peatused ja Pärnu reisiterminal eeldatavas ÜF toetuse mahus 55,28 miljonit eurot.
- SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva liinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h eeldatavas ÜF toetuse mahus 70,55 miljonit eurot. Aastal 2023 eeldatavas mahus 20,8 miljonit eurot.
- Kavandamisel on vahendid Ühtekuuluvusfondist toetamaks Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamist ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimist summas 15,51 miljonit eurot. 2023. aastal eeldatavas mahus 10,83 miljonit eurot.

Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks

- 2023. aastal jätkatakse reisilaevade toetusmeetmega mahus 7,7 mln eurot. Toetusmeede aitab laevaomanikel kulusid vähendada, kiirendada Covid-19 kriisist väljumist ning tagada töökohtade²⁵ ja nendelt tuleneva maksutulu säilimise riigile.

²⁵ Lähiriigid on jätkanud varasemate ning täiendavalt ka Covid-19 tingitud toetusmeetmetega, mis võib tuua kaasa ohu, et Eesti lipu all olevad laevad

- 2023. aastal jätkatakse veeteetaste vähendatud määraga 25%, mis aitab Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimusi parandada.²⁶
- 2023. aastal tellitakse 18 miljonit eurot maksev multifunktsionaalne töölaev²⁷, mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva.
- Luuakse riigi veesõidukite haldamiseks eraldi asutus (riigilaevastik²⁸), kuhu koondatakse erinevate haldusalade veesõidukid, mida hakatakse loodavast asutusest keskselt haldama, 2023. aastal summas 6,67 mln eurot.
- Talvise navigatsiooni tagamine²⁹, 2023.a baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot.
- Rukki kanali süvendamine, 2024. aastal 0,3 miljonit eurot.
- Lisaks suurendatakse veeteetaristu rahastust 1 mln euro võrra aastal 2023.
- Rohuküla sadamas Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistuse kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,1 miljonit eurot, sh 2023. aastal summas 1,97 miljonit eurot.
- SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatisi ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF toetuse mahus 9,5 miljonit eurot, 2023. aastal eeldatavas ÜF toetuse mahus 0,63 miljonit eurot.
- Säästva transpordi projekt (elektrilise parvlaeva soetamiseks), Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames mahus 25,4 miljonit eurot ja CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot ning millest 2023. aastal kokku 700 000 eurot.

Õhustransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- 2023. aastal lõpeb ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk on suurendada Tallinna lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust. Projekti eelarve aastal 2023 summas ligikaudu 1,1 miljonit eurot.
- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 miljonit eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 miljonit eurot aastas.
- Alustatakse toimiva mehitemata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse AS-i ja Transpordiametiga eesmärgiga, et see valmiks juhtivatele teenusepakkujatele aastal 2023. Lisaks antakse

liiguvad teiste, soodsama maksusüsteemiga riikide lipu alla (nt Läti või Soome). Laevade liikumisel muude riikide lippude alla võib tekkida hinnanguline negatiivne muutus riigi maksutulude vaates (pardatöötajad) ca -54 miljonit ning ca -1,7 miljonit eurot (kaldatöötajad) aastas).

²⁶ Sektor on pärast intensiivistunud sõjategevust Ukrainas kaotamas sanktsioonide tõttu kaubamahtudes ning meetme kaudu on ettevõtjatel võimalus paremini konkureerida lähiriikide sadamatega Kesk-Aasia riikide kaupade pärast, mis aitab sanktsioonidest tekkivad kahju Eesti majandusele kompenseerida. Enne sanktsioonide kehtestamist olid enamike Eesti sadamate kaubamahud tänud veeteetaste vähendatud määrale kasvutrendis, samas kui teiste lähiriikide sadamate kaubamahud valdavalt vähenesid.

²⁷ Uus multifunktsionaalne töölaev võimaldab tõsta riigi teenuste kvaliteeti, moderniseerida laevastikku ja optimeerida kulusid tulevikus, sest laev on planeeritud asendama kahte laeva.

²⁸ Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskasutada, tuua püsikuludid alla ja võita investeeringute pealt. Analüüsid näitavad, et kümne aastaga aitab riigilaevastiku loomine säästa vähemalt 34 miljonit eurot.

²⁹ **Veetaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurre** oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurde teenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jääb. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsiposisioonis.

Teadmussiirde programmi raames vahendid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ja testimiseks arenduskeskuse loomiseks.

- Aastaks 2025 toimuvad kaubalennud Aasiast 3 korda nädalas.³⁰
- Tallinna lennujaamas saavutatakse aastane kaubaveomaht 50 000 tonni aastaks 2025.

Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Pärnu–Ikla maanteel jätkub 2023. aastal Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 31 miljonit eurot, sellest 2023. a 20 miljonit eurot. Lisaks alustatakse Sauga–Pärnu ja Libatse–Nurme 2+2 tee ehitusega, kogumaksumuses 56,4 miljonit eurot, sellest 2023. a 17,4 mln eurot, ning Tartu mnt Neanurme–Pikknurme 2+1 tee ehitusega, kogumaksumuses 10 miljonit eurot, sellest 2023. a 6,7 mln eurot.
- Paldiski maantee Harku ristmiku ehitus on kavandatud aastatele 2024–2025 kogumaksumusega 13,5 mln eurot.
- Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks kavandatakse 400,6 mln eurot, sellest 2023. aastal 123,3 mln eurot.
- Kaitseministeeriumiga koostöös EL Military Mobility programmi raames riigi kaasfinantseerimise vahendite eraldamisel alustatakse Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitust 2024. aastal.
- Jätkatakse riigi kruusateedele mustkatte ehitamist kogusummas 3 miljonit eurot, sellest 2023. aastal 1,6 mln eurot.

Kohalike teede arendamiseks:

- Jätkatakse ühtekuuluvusfondi toel kohalike teede arendamist Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn) transiitree rekonstrueerimisel, 2023. aastal summas ca 2 mln eurot.
- Pärnu linnale antakse investeringu toetust silla ehitamiseks, 2023. aastal summas 5 mln eurot ja 2025. aastal summas 15 mln eurot.
- Ühtlasi toetatakse 2023. aastal kohaliku omavalitsuse (kergliiklus)tee ehitamist summas 0,7 mln eurot.

Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava³¹ linnakeskkonna arendamiseks

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel³²) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot;

³⁰ 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, kellega on kehtiv lennunduskokkulepe olemas. Lõplik otsus tuleb teha lennuettevõtjatel positiivse äriplaani alusel, eriti ajal, mil Vene Föderatsiooni õhuruum on suletud ELi vedajatele ja lennuks Aasiasse lisandub tuhandeid lennumiile.

³¹ <https://www.riigikantselei.ee/ligipaasetavus>

³² Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspiirkonna tüübi ja klastrite määramise metoodikale“:

- Pärnu linnapiirkond – Pärnu linn (Pärnu linn asustusüksusena, Paikuse alev, Silla küla); Tori vald (Sauga alevik, Sindi linn, Tammiste küla).
- Tartu linnapiirkond – Tartu linn (Tartu linn asustusüksusena, Märja alevik); Luunja vald (Lohkva küla, Veibri küla); Kambja vald (Soinaste küla, Tõrvandi alevik, Össu küla, Ülenurme alevik); Tartu vald (Tila küla, Vahi alevik).
- Tallinna linnapiirkond – Tallinna linn; Maardu linn; Viimsi vald; Saue vald (Laagri alevik, Alliku küla, Koidu küla, Saue linn, Vanamõisa küla); Rae vald (Aaviku küla, Assaku alevik, Järveküla, Jüri alevik, Karla küla, Lagedi alevik, Pajupea küla, Peetri alevik, Rae küla, Uuesalu küla, Vaskjala küla, Ülejõe küla); Harku vald (Harkujärve küla, Rannamõisa küla, Tiskre küla, Tabasalu alevik); Jõelähtme vald (Iru küla, Uusküla); Saku vald (Saustinõmme küla, Juuliku küla, Kasemetsa küla, Metsanurme küla, Saku alevik, Üksnurme küla); Kiili vald (Kangru alevik, Luige alevik); Keila linn; Lääne-Harju vald (Kulna küla).

- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisse struktuuritoetusi ca 16 miljonit eurot, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele (buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms). Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 40 miljonit eurot;
- RRF vahenditest rajatakse Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 36,5 miljonit eurot, 2023. aastal summas 17,8 miljonit eurot;
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) 15 miljoni euroga.

Tunneli rajamiseks

- Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.

Ohutuse suurendamiseks

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

Liikuvusteenuse arendamiseks

- Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus aastatel 2023–2026 kogusummas ligikaudu 469,3 miljonit eurot, sellest 2023. aastal ca 124,8 miljonit eurot, sh 9 miljonit eurot lisaraha rongitranspordi ja KOV laevaliinide dotatsioonideks ning ühekordselt kütusehinna kallinemise leevenduseks 2023. aastal summas 10 miljonit eurot.
- Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist.
- Jätkatakse ühistranspordi korraldusmodelite tõhustamisega. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergiat sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalselt.
- Luuakse teenusmodel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).
- Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega.

5. Meetmed ja programmi tegevused

Käesolevas peatükis kirjeldatakse meetmed ja programmi tegevused ning mõõdikute sihttasemed.

Mõõdikute selgitused esitatakse programmi lisas 1 ja TERE teenused programmitegevuste lõikes programmi lisas 2.

5.1. Meede 1: Transpordi konkurentsivõime

Tabel 8: Meetme 1 mõõdikud

Meede 1: Transpordi konkurentsivõime						
Eesmärk: arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnamajalälge ning muuta taristul liiklemine ohutumaks – selle tulemusena luuakse kvaliteetne, ohutu, nutikas, kestlik, ligipääsetav ja konkurentsivõimeline transporditaristu.						
Meetme kirjeldus: Seos VVTP-ga: „4.7. Töötame välja tegevuskava kliimanetraalsuse saavutamiseks aastaks 2050 ja seame selle riiklikuks eesmärgiks“.						
<p>Seos energeetika tulemusvaldkonnaga: Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine. Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%, sh oli 2020 transpordis 12,16% TE osakaal³³). Biometaani tootmise ja kasutuselevõtu toetamine võimaldab sihttasemed saavutada soodsamail viisil. Lisaks peab Puhaste sõidukite direktiivist tulenevalt avalikes hangetes (näiteks ühistransport) kasutusele võtma üha enam puhtaid kütuseid. Selleks on sätestatud konkreetset sihttasemed maakondlikel ühistranspordi avaliku teenindamise lepingute hangetel. Eesti puhul on fossiilkütuseid kasutava ühistranspordi alternatiivideks biometaanil töötavad bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist. Lisaks käivitatakse elektribusside kasutuselevõtu pilootprojekt.</p> <p>Rahastusmeetme “Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord”³⁴ (seos Energeetika ja maavarade programmiga) eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside (M3 kategooria I klassi sõiduk) kasutuselevõtu abil ning elektribusside tarbimis- ja laadimisandmete kogumine ja analüüsimine, et aidata kaasa elektritranspordi arengule. Toetuse tulemusena suureneb taastuvelektri kasutamise võimekus ühistranspordisektoris vähemalt 0,5 gigavatt-tundi aastas. Konkursi tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning ehitatakse välja selle opereerimiseks vajalik laadimistaristu.</p> <p>Samuti alustatakse vesinikukütuse piloteerimisega. Rahastusmeetme “Toetuse andmise tingimused ja kord rohevesiniku kasutuselevõtuks transpordisektoris”³⁵ (seos Energeetika ja maavarade programmiga) eesmärk on vähem keskkonnahäiringut tekitavale rohevesinikku tarbivale transpordile ülemineku ergutamine. Eesmärgi saavutamiseks rahastatakse rohevesiniku tootmise ja kasutuselevõtu terviklahendust transpordis.</p>						
Meetme mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)
Transpordi energiakulu, TWh ³⁶ (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)	↓	Sihttase: 9,2 TWh Tulemus: 9,94 TWh	8,39 TWh	8,28 TWh	8,18 TWh	8,05 TWh

³³ SHARES (Renewables) - Energy - Eurostat (europa.eu)

³⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/111122020010>

³⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/102072021012>

³⁶ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Taastuenergia osakaal transpordis, % ³⁷		Sihttase: 10%				
	↗	Tulemus: 10,59% ³⁸	9,1%**	9,6%	10,5%	11,4%
		2020 tulemus: 12,16%				

* viimane teadaolev tegelik möödiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast, möödikute selgitused on toodud programmi Lisas I

** prognoosid langevad perioodi keskel tulenevalt I → II generatsioonile üleminekust.

Programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 9: Programmi tegevuse 1.1. möödikud

Programmi tegevus 1.1.	Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on elektrifitseerida etapiviisiliselt raudteevõrgustik Tartu ja Narva suunal, arendada raudteed saavutamaks kiirust kuni 160 km/h, taastada etapiviisiliselt Tallinna–Rohuküla raudtee ning parandada ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust suunates nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele.						
Tegevuse kirjeldus:	Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi punkt 3.16. näeb ette kohaliku rongiliikluse kiiruse suurendamiseks investeeringud uutesse rongidesse, et suurendada reisijate mugavust ja vähendada keskkonnakoormust. Samuti arendatakse mugavaid rongiühendusi siseriiklikult ja välisriikidega. Üheks oluliseks projektiks on raudtee elektrifitseerimine. Kinnitatud ajakava kohaselt peaks 2025. aastaks olema elektrifitseeritud Aegviidu–Tapa–Tartu lõik, 2025. aasta lõpuks Tallinn–Aegviidu lõik ja 2026. aasta lõpuks Tapa–Narva lõik. Lisaks elektrifitseerimisele on kavas raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont ning õgvendamise projektid, et tagada reisirongidele kiirused 160 km/h. Oluline on Viljandi suunal ka Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamine ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimine. Kõiki eeltoodud projekte rahastatakse Euroopa Liidu perioodi 2021–2027 struktuurivahenditest. Lisaks on kavas Haapsalu raudtee taastamine.						
Tegevuse möödikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltica ³⁹	↗	0%	0%	0%	0%	60%	60%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min ⁴⁰	↘	Tallinn–Tartu 1h 56 min	–	–	–	Tallinn–Tartu 1h 40 min	–
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus,	↗	–	–	–	20km	20km	20km

³⁷ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> (andmed puudulikud)

³⁸ Allikas: MKM, energeetika osakond

³⁹ Allikas: MKM, 2030. a sihttase 100%

⁴⁰ Allikas: Elron, 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühendus puudub; 2030. aasta sihttase Tallinn–Pärnu (RB) 42min; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min, Tallinn–Tartu 1h30min, Tallinn–Viljandi 1h30min, Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

km ⁴¹ (SF väljundindikaator)							
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ⁴² (SF väljundindikaator)	↗	–	–	–	50km	50km	50km

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Käesoleva programmi tegevuse täpsemaks kirjeldamiseks ja eesmärkide ning investeeringuvajaduste välja toomiseks kinnitatakse programmi lisas 3 **Veete hoiukava**.

Tabel 10: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud

Programmi tegevus 1.2.	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Tähtsal kohal on Eesti kui mereriigi tuntuse tõstmine, aga ka meremajandusvaldkonna analüüs. 1. juulil 2020. aastal jõustus laevanduse seaduste pakett, et toetada laevandusettevõtete tegevusi ja arengut rahvusvaheliselt. Seaduste pakett võimaldab laevaomanikel, laeva meeskonna ja/või laeva tehnilise juhtimise teenuse osutajatel saada soodsamaid maksutingimusi ning mille suureks eesmärgiks on Eesti meremajanduse sektori arendamine ja suurte kaubalaevade toomine Eesti lipu alla.</p> <p>Esmane tagasiside peamiselt välisriigi laevomanikelt ning seniste tingimuste esialgne analüüs näitab, et Eesti poolt pakutud teenus ja õiguslik regulatsioon veel ei vasta turu tingimustele, mistõttu vaja on täiendavaid muudatusi, et luua konkurentsivõimeline registreerimise teenus koos konkurentsivõimelise õigusliku raamistikuga. Viimane loob eeldused laevade registreerimisele Eesti registrisse ja Eesti lipu alla ning oleks omakorda eelduseks kaldasektori arengule. Eestil on olemasoleva korra jaoks riigiabi luba 01.07.2020–30.06.2026. Laevanduse lipu alla toomise tervikmeetmete paketi väljatöötamine on ka Vabariigi Valitsuse tegevusplaanis, mistõttu Valitsus andis ülesande Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil, Rahandusministeeriumil ja Sotsiaalministeeriumil analüüsida olemasolevaid meetmeid ning töötada välja uus meetmete pakett hiljemalt 01.01.2025, millega luuakse eeldused veelgi enamate laevade tulekuks Eesti lipu alla.</p> <p>Viimastel aastatel on toimunud muutused Eesti sadamaid külastavate laevade mõõtmetes, tehnilistes näitajates ja veetavates kaubamahtudes ning kliimamuutused mõjutavad nii jää- kui ilmastikuolusid. On algatatud uusi meretuuleparkide arendusi, mille ehitamisel on potentsiaalselt vaja täiendavat ressursi multifunktsionaalsete laevade kujul.</p> <p>Transpordiamet, koostöös parvlaevaliinide operaatoriga TS Laevad, otsib võimalusi veomahtude suurendamiseks Virtsu–Kuivastu ja Rohuküla–Heltermaa laevaliinidel. Käimas on ka uue (viienda), energiatõhusa ja keskkonnasõbralikku parvlaeva kontseptsiooni väljatöötamine, peale mida korraldatakse hange laeva põhiprojekti koostamisele ja laevachitusele. Laeva ehituse rahalised vahendid on kavandatud Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist ja CO₂ kauplemise vahenditest. Riigi poolt ehitatav parvlaev peaks asuma laevaliine teenindama aastal 2026.</p> <p>Ühtlasi luuakse riigi veesõidukite haldamiseks eraldi asutus ehk riigilaevastik, kuhu koondatakse erinevate haldusalade veesõidukit, mida hakatakse loodavast asutusest</p>

⁴¹ Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algtaase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

⁴² Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algtaase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

	<p>keskselt haldama. Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskasutada, tuua püsikulusid alla ja võita investeeringute pealt.</p> <p>Programmi tegevus panustab ka SF programmiperioodi 2014–2020 (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020” prioriteetsesse suunda „Jätkusuutlik transport” ning SF programmiperioodi 2021–2027 (kuni 2029.a lõpuni) prioriteetsesse suunda nr 2, mille eesmärkideks on kliimamuutustega kohanemine, riskide ennetamine ja katastroofidega toimetulek, suurendada elurikkust, rohelist taristut linnakeskkonnas ja vähendada saastet. Prioriteetsesse suunda panustatakse sekkumisega „Sadamate akvatooriumi kaitse“.</p> <p>Tulenevalt Venemaa Ukraina-vastasest agressioonist on suurim väljakutse 2022+ transpordi ja meremajanduse teenuste toimimise tagamine aga ka kehtestatud sanktsioonide rakendamise tagamine ja majandusmeetmete rakendamise koordineerimine.</p>						
Tegevuse mõõdikud**	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Jäämurde teenuse tagamine ⁴³	→	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala ⁴⁴	↗	70% (2021)	72%	73%	74%	75%	77%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ⁴⁵	↗	0	0	0	2	2	2
Eestisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ⁴⁶	↘	16,43 kt (2019)	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	11 kt	11 kt

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.3.: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 11: Programmi tegevuse 1.3. mõõdikud

Programmi tegevus 1.3.	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundaid, muuhulgas digiteerides õhustransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnajalajälge.
Tegevuse kirjeldus:	<p>TLAK lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses kaks prioriteetset arengusuunda:</p> <p>1) Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaatilisem õhuruum“. Tegevused:</p> <ul style="list-style-type: none"> riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks; riigi järelevalve võimekuse tugevdamine; riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine. <p>2) Lennukaubandus: „Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmpunkt“.</p> <p>Kaubavedu lennutranspordiga on üheks olulisemaks ärivaldkonnaks lennunduses tervikuna. Kaubavedu genereerib kõrge lisandväärtusega tööhõivet ja on oluliseks tuluallikaks lennujaamadele ja lennuettevõtjatele. Arenenud lennukaubaveo sektor on ka oluline komponent riigi konkurentsivõime tõstmisel. Lennukauba liikumise eelduseks</p>

⁴³ Allikas: MKM meremajandusosakond

⁴⁴ Allikas: MKM meremajandusosakond

⁴⁵ Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus

⁴⁶ Allikas: MKM

	<p>on:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kaubakäitlemiseks vajaliku taristu, sh piisava lennukikütuse varu olemasolu, mis rahuldab kaubaomanike ning vedajate vajadused; • toetuste olemasolu ehk riigi tugi selleks, et Tallinnast saaks regulaarselt opereeriva ja võimalikult laia liinivõrguga lennufirmade sihtkoht – hetkel riigi rahaline toetus puudub, samuti tuleks tagada vajalikud ressursid lennukaubandusega tegelevatele ekspertide ja pädevuste näol ASis Tallinna Lennujaam. <p>Programmi tegevus panustab ka SF programmiperioodi 2014–2020 (kuni 2023.a lõpuni) „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020” prioriteetse suuna „Jätkusuutlik transport”.</p> <p>VVTP kohaselt tagame otseühendused Eesti inimestele ja majandusele olulistesse sihtkohtadesse.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, %	↗	0% (2020)	0%	20%	60%	80%	100%

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 12: Programmi tegevuse 1.4. mõõdikud

Programmi tegevus 1.4.	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on säilitada ja parendada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, et muuta liiklemine mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.						
Tegevuse kirjeldus:	<p>Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu erieesmärgi „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)“ ning Eesti poliitikaeesmärgi – Ühendatum Eesti – saavutamisse.</p> <p>SF programmiperioodil 2021–2027 (aastaks 2029) ehitatakse Ühtekuuluvusfondi toel 41 km ulatuses 2+1 või 2+2 teelõiku TEN-T võrgustikul, et täita Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks TEN-T põhivõrgu maanteed õigeaegne ja nõuetekohane väljaehitamine kogu ulatuses.</p> <p>Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn–Pärnu–Ikla ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, aastaks 2030 olema nõuetekohaselt väljaehitatud. TEN-T üldvõrk peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050 (sh Narva suund).</p> <p>Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seatud eesmärkide elluviimiseks ja riigi teedevõrgu jätkusuutlikuks korrashoiuks on techoiu rahastamise vajadus ca 350 mln aastas.</p> <p>Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu⁴⁷ rajamisse.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)

⁴⁷ Rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse kergliiklust läbi võrgulise tähtsusega kergliiklusteede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühenduste näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ⁴⁸ (%)	↗	30% (2020)	–	–	–	38%	–
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla ⁴⁹ (%)	↗	19% (2020)	–	–	–	27%	–
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ⁵⁰ (IRI, mm/m)	→	2,46	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteed pikkus – TEN-T ⁵¹ (km)	↗	0	–	–	10 km	–	–

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Tabel 13: Programmi tegevuse 1.5. mõõdikud

Programmi tegevus 1.5.	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnapiirkondades (Tallinn, Tartu, Pärnu).
Tegevuse kirjeldus:	<p>Eesmärk saavutatakse läbi kolme tegevuse, mille raames toetatakse suuremaid linnapiirkondi (Tallinn, Tartu, Pärnu) järgmiste muudatuste elluviimisel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus kesklinnadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km. • Multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamine, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele nagu buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms. Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029; • uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas. Sihttase on 3 km rajatud uut trammiliini aastaks 2029. <p>Programmi tegevus panustab peamiselt SF programmiperioodil 2021–2027 Euroopa Liidu poliitikaeesmärgi „Rohelisem Euroopa“, Eesti kontekstis „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi nr 3 saavutamisse: „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku ja mitmeliigilist riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi liikuvust“.</p> <p>Programmi tegevus panustab ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030.</p> <p>Seos VVTP-ga: „3.21. Arendame säästvat transporti, mh trammihendusi ja</p>

⁴⁸ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁴⁹ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁵⁰ Allikas: Transpordiamet, MKM

⁵¹ Allikas: Transpordiamet, SF projektuaruanded

	digitaallahendusi ühistranspordis ning rajame koostöös kohalike omavalitsustega kergliiklusteid ja kaasaegset tänavaruumi.“						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Uue trammitaristu pikkus, km ⁵²	↗	0 km	–	–	–	–	–
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ⁵³	↗	0 tk	–	–	–	–	–
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km ⁵⁴	↗	0 km	–	–	–	–	–

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Tabel 14: Programmi tegevuse 1.6. mõõdikud

Programmi tegevus 1.6.	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutusosalase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Programmi tegevusteks on liiklusohutusprogrammi elluviimine ning riiklik järelevalve raudteel, veeliikluses ja lennunduses. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.</p> <p>Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu liiklusohutuspoliitika pikaajaliste eesmärkide saavutamisse vähendada liikluses hukkunute arvu 2050. aastaks nullini.</p> <p>Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskavas 2020–2023 on kolm mõõdikut: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv, hukkunud ja raskesti vigastatud kokku ning kavandatud 142 tegevust.</p> <p>Elluviimiskavas on kajastatud aastateks 2020–2023 liiklusohutusele kavandatud koguvajadus 19 849 000 eurot, millest 2022. aastal 5 204 000 eurot ja 2023. aastal 5 628 500 eurot. Oluline on silmas pidada, et tegevused mõjutavad üksteist ning mõju on kumuleeruv ehk elluviimiskavaga seatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik nende kõigi samaaegne rakendamine.</p> <p>Järelevalve eesmärgiks raudteedel on, et ettevõtjad tagaksid raudteesektori ohutu töötamise, riiklike nõuete asjakohase rakendamise ning maandatud on raudteesüsteemist lähtuvad võimalikud riskid ja ohud keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.</p> <p>Ohutu veeliikluse aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapere liikmed, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Transpordiamet loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelevalvet nii rahvusvahelisel kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelevalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme. Veeteede taristu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Transpordiameti järelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusosalast teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti</p>

⁵² Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁵³ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁵⁴ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

	<p>merenduspoliitikast, mille üheks elluvijaks on Transpordiamet.</p> <p>Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil korrigeerivate tegevuste kaudu ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente. 2021. aasta alguses läks Transpordiamet üle uuele üleeuroopalisele raporteerimissüsteemile ECCAIRS 2, mis muudab kasutajatele raporteerimise veelgi lihtsamaks ja läbi selle võimaldab ka paremini hinnata ohutusalaseid protsesse.</p> <p>Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärasest. Alates 2022. aastast on Transpordiamet võtnud suurema tähelepanu alla ka eralennunduse ja hobilennunduse järelevalve, seda peamiselt parema teavitustegevuse ja suurenenud hulga väliinspekterimiste kaudu.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Liikluskäitumise muutuse indeks ⁵⁵ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	↗	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9
Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ⁵⁶	↘	1,01	1,01	0,99	0,97	0,95	0,94
Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025 ⁵⁷	↘	0,57	0,35	0,3	0,25	0,2	0,2
Laevaõnnetuste koguarv aastaks ei ületa 5 õnnetust ⁵⁸	→	5	<5	<5	<5	<5	<5

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

5.2. Meede 2: Liikuvus

Tabel 15: Meetme 2 mõõdikud

<p>Meede 2: Liikuvus</p> <p>Eesmärk: liikuvuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise; targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise; efektiivsema ja ohutuma liikuvuse; transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.</p>
--

⁵⁵ Allikas: TA

⁵⁶ Allikas: TA

⁵⁷ Allikas: TTJA

⁵⁸ Allikas: TA

Meetme kirjeldus: Liikuvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega kogu reisijatekonna mugavamaks ja kiiremaks muutmine. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavust ja ligipääsetavust (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse), ühistranspordiliinide toimivust, ümberistumisaegade mõistlikkust (graafikute ühildamine) jmt, eesmärgiga pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Selleks, et ühistransporditeenus oleks kõigile ühiskonnagruppidele kättesaadav, on oluline järgida ka kaasava disaini põhimõtteid nii transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni) kui seda, et liikumisinfo (sh piletimüük) on kõigile kättesaadav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis). Muuhulgas tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, põimides nt rattaringluse ühistranspordiga ühtseks tervikteenuseks, laiendades seeläbi ühistranspordi efektiivset teeninduspiirkonda või arendades nõudetransporti. Eraldi tuleb vaadelda ka seda, et kuidas kõikides Eesti piirkondades tagada igapäevaselt läbi ühistranspordikeskuste ühistranspordi korraldamise osana ka sotsiaaltransporditeenuse kättesaadavus.

Meetme mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi tööl käivate liiklejate osakaal ⁵⁹ (Eesti 2035 mõõdik: Ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal (sihttase 55%) TLAK eesmärk: Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal % (2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%))	↗	Sihttase: 38,7 % Tulemus: 34% 2020.a tulemus: 36,9%	39,6 %	40,5 %	41,5 %	42,4 %	43,5%
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi tööl käivate liiklejate osakaal linnapiirkondades ⁶⁰	↗	42% 2020.a tulemus: 41,7%	43%	45%	46%	47%	50%

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine

Tabel 16: Meetme 2 programmi tegevuse 2.1. mõõdikud

Programmi tegevus 2.1.	Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on tagada inimeste kulutõhus ja nutikas liikuvuse korraldamine, tuues ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muutes selle kasutamise mugavamaks, ligipääsetavamaks ja kiiremaks läbi selle ühtse ja targema korralduse ja planeerimise, digitaliseerimise ning nutikama sõiduõiguse ja piletimüügi korralduse. Linnapiirkondades on eesmärk tagada ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömudelite abil, tagamaks parem koordineerimine erinevate transpordiliikide ja -korraldajate vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelrände osakaalu. Kaupade liikumisel läbi Eesti on eesmärk tõsta maismaatranspordi, lennunduse ja

⁵⁹ Allikas: statistikaameti tabel [STT230](#)

⁶⁰ Allikas: TRAM [tabel](#): Liikumisviiside piirkondlik võrdlus: Linnaline asula

	laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete lahenduste kaudu.						
Tegevuse kirjeldus:	<p>Programmi tegevuse raames toimub liinivõrkude kujundamine lähtuvalt inimeste liikumisvajadustest (sh võetakse arvesse erinevate ühiskonnagruppide vajadusi, näiteks töö ja hariduse kättesaadavus, tulenevalt näiteks vanusest või muudest tunnustest). Arendatakse taktipõhist⁶¹ ja maakonnaliinidega koordineeritud reisirongiliiklust, ühistranspordisõlmi ja ühistranspordi kättesaadavust jalgsi, jalgratta, auto jt liikumisviisidega. Arendatakse piletimüügisüsteemi ja erinevate liikuvusteenuste loomist. Sõlmitakse lepinguid vedajatega regionaalse ühistransporditeenuse osutamiseks vastavalt teenustaseme normidele. Tõstetakse inimeste teadlikkust ja kujundatakse ühistranspordi mainet. Tegevus hõlmab muuhulgas ka piirkondlike ja suuremate asutuste liikuvuskavade koostamist, ühtse ühistranspordi korralduse suunas Tallinna, Harjumaa ja Põhja-Raplamaa ühistranspordisüsteemi ühildamist, erinevaid liikuvusega seotud pilootprojektide elluviimist jmt.</p> <p>Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI⁶²) hakkab kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA) ning Transpordiamet, tekib kohustus aksepteerida elektrooniliselt esitatud kaubasaatedokumente juhul, kui ettevõtted soovivad need elektrooniliselt esitada. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeeritud aktid valmivad 2023. aasta märtsiks.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta ⁶³	↗	1,04	1,2	1,42	1,43	1,43	1,44
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta ⁶⁴	↗	0,38	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta) ⁶⁵	↗	26,7	27	28	29	29	30
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta) ⁶⁶	↗	85,9	94,83	96,11	97,40	98,69	99
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintili lõikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme) ⁶⁷	→	I kvintil 11,8%	I kvintil <11,8%	I kvintil <11,8%	I kvintil <11,8%	I kvintil <11,8%	I kvintil <11,8%
2030.a tase: I kvintil ≤10,6%		II kvintil 10,2%	II kvintil <10,2%	II kvintil <10,2%	II kvintil <10,2%	II kvintil <10,2%	II kvintil <10,2%
II kvintil ≤8,9%		III kvintil 14,5%	III kvintil <14,5%	III kvintil <14,5%	III kvintil <14,5%	III kvintil <14,5%	III kvintil <14,5%

⁶¹ Taktipõhine sõiduplaan on regulaarse intervalli ja kiire ühendusega reisirongide põhisõiduplaan, mis on kasutajasõbralik ja võimaldab luua ümberistumisvõimalused teistele ühissõidukitele. Integreeritud ja sünkroniseeritud (taktipõhiste) sõidugraafikute (*integrated synchronised timetable, clock-face scheduling, taktfahrplan*) põhimõtte rakendamise eesmärk on ühistranspordi ühenduskiiruste tõstmine mitmeliigilisel ja mitut liini või teenust hõlmavate reisirongide puhul. See suurendab ümberistumiste kiirust ja sellega nende atraktiivsust ning võimaldab ühistranspordisüsteemi elemente võimalikult tõhusalt ning kasutajale mugavalt ära kasutada ning uusi (nõudepõhiseid) teenuseid integreerida. Taktipõhine põhiühenduste sõidugraafik võimaldab lihtsamini ka erinevate teenuste sõidugraafikuid muutuste korral ühildada.

⁶² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

⁶³ Allikas: MKM, Elron

⁶⁴ Allikas: Transpordiamet

⁶⁵ Allikas: Transpordiamet

⁶⁶ Allikas: Transpordiamet

⁶⁷ Allikas: statistikaameti tabel [LE211](#), analüüsimisel kasutatakse vajadusel lisaks tabelleid [LE201](#), [LE202](#), [ST15](#), [ST24](#), [ST03](#)

Leibkonnade eelarve uuringut (LE-algusega tabelid, sh LE211) tehakse täismahus iga 5 aasta tagant, see tähendab, et järgmine uuring toimub 2026. aastal. Statistikaametil puudub 2023–2024 aastatel uuringu korraldamiseks raha. Tabelid ST15, ST24 ja ST03 avaldatakse Statistikaameti lehel novembris 2022.

III kvintil $\leq 10,6\%$							
---------------------------	--	--	--	--	--	--	--

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2021. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

6. Programmi juhtimiskorraldus

Programm ajakohastatakse vajaduse korral kord aastas riigieelarve koostamise käigus, et tagada kooskõla riigi eelarvestrateegia ja riigi rahaliste võimalustega. Programmi kinnitab majandus- ja taristuminister pärast riigieelarve seaduse vastuvõtmist. Programmi eelnõu esitatakse teadmiseks või arvamuse avaldamiseks ning järgmise perioodi programmi sisendi kogumiseks teistele programmi eesmärkidesse panustavatele osapooltele, sh valdkonna arengukava juhtkomisjonile.

Programm annab muuhulgas suuna välisvahendite planeerimisele ja kasutamisele.

Programmi koostamist ja elluviimist juhivad ning järelevalvet selle elluviimise üle teevad järgmised MKMi asekantslerid:

- 1) **transpordi asekantsler** (1. meetme programmi tegevused nr 1 ja 3–6 ning 2. meede oma vastutusala piires);
- 2) **meremajanduse asekantsler** (1. meetme programmi tegevused nr 2 ja 6 ning 2. meede oma vastutusala piires).

Programmi rakendatakse läbi kahe meetme: transpordi konkurentsivõime ja liikuvus. Meetmete ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükis 4. Programmi jagunemine kaheks meetmeks tuleneb MKMi transpordi ja liikuvuse tulemusvaldkonna teenuste ja tegevuste kaardistusest, kus teenused jagunevad üldistatult transpordi taristu arendamiseks ja konkurentsivõime suurendamiseks ning liikuvuse korraldamiseks. Programmi struktuur vastab arengukava ülesehitusele.

Programmi koostamisel osalesid Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja Transpordiamet ning programmi eelnõu koostamisele kaasati ka valdkonna arengukava juhtkomisjon. Programmi rakendamisse on kaasatud kõik riigiettevõtted ja asutused, kes panustavad transpordi programmis kirjeldatud tegevustesse.

Programmi aluseks olevate strateegilise dokumentide koostamisel on ulatuslikult konsulteeritud partneritega nii teistest avalikest sektoritest kui ka era- ja mittetulundussektorist.

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

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

- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050⁶⁸;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030⁶⁹;

⁶⁸ https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf

⁶⁹ https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_eeistikeelne.pdf

- Eesti julgeolekupoliitika alused⁷⁰;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030⁷¹;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika⁷²;
- Eesti 2035+ strateegia⁷³;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030⁷⁴;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030⁷⁵;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030⁷⁶;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“⁷⁷;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030⁷⁸;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035⁷⁹;
- Heaolu arengukava 2016–2023⁸⁰;
- Eesti infoühiskonna (uuendatud) arengukava 2020⁸¹;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030⁸²;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030⁸³;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030⁸⁴;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“⁸⁵;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035⁸⁶;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035⁸⁷;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia⁸⁸;
- Eesti Merestrategie⁸⁹;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat⁹⁰;
- Meremajanduse valge raamat 2022–2035⁹¹;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030⁹²;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm⁹³;
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025⁹⁴;
- Avaliku raudteefrakstruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁹⁵
- Riigiteede tehoiukava 2021–2030⁹⁶.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

⁷⁰ https://www.riigiteataja.ee/akt/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#

⁷¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

⁷² <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

⁷³ <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

⁷⁴ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

⁷⁵ https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf

⁷⁶ <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

⁷⁷ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

⁷⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

⁷⁹ <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

⁸⁰ <https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2016-2023>

⁸¹ <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/infouhiskond>

⁸² <https://envir.ee/MAK2030>

⁸³ <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

⁸⁴ <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

⁸⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

⁸⁶ https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf

⁸⁷ <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

⁸⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

⁸⁹ <https://envir.ee/keskkonnakasutus/merekeskkonna-kaitse/merestrategie/i-etapp-eesti-merea>

⁹⁰ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf

⁹¹ <https://www.mkm.ee/media/8055/download>

⁹² <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/valisohukaitse/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

⁹³ <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

⁹⁴ <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

⁹⁵ <https://www.mkm.ee/media/6948/download>

⁹⁶ <https://www.mnt.ee/et/tee/tehoiukava-aastateks-2020-2030>

- kliima ja keskkond (eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõtjude vähendamisele suunatud tegevustega);
- võrdsed võimalused (aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete ja seeläbi teenuste kättesaadavuse parandamise ning ligipääsetavuse tagamise kaudu);
- infoühiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng⁹⁷ (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada eksporti ja investeringuid);
- riigivalitsemise areng (programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel).

Programmi täitmise (transpordi tulemusvaldkonna) tulemusaruanne⁹⁸ koostatakse korra aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha, ning aruande eelnõu esitatakse Rahandusministeeriumile (RaM) ja Riigikontrollile iga aasta **1. aprilliks**. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. **Tulemusaruande kinnitab minister**. Kinnitatud tulemusaruanne esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

7. LISAD

Lisa 1 Mõõdikute selgitused

Lisa 2 Teenused programmitegevuste lõikes

Lisa 3 Veeteehoiukava (esitatakse eraldi dokumendis)

Lisa 4 Transpordi valdkonna mõõdikud ja sihttasemed (esitatakse eraldi dokumendis)

⁹⁷ S.o piirkondade sotsiaalmajandusliku arenguseisundi ühtlasem areng, mis tugineb kõigis piirkondades inimeste põhivajaduste ja majandusliku konkurentsivõime püsivale tagatusele, piirkonnaspetsiifiliste arengueelduste paremale ärakasutamisele ning piirkondade tugevamale sidustatusele ja koostööle.

⁹⁸ Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr [112](#) ja [117](#)

LISA 1 Mõõdikute selgitused

Mõõdiku nimetus	Transpordi tulemusvaldkond = programm
<p>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena</p> <p>(TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30 ning raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 187)</p>	<p>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena: saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade (maanteedel) ja raskelt vigastatute arvu vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.</p>
<p>Transpordi CO₂-heitkogused</p> <p>(TLAK mõõdik: transpordi CO₂e heitkoguse vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)</p>	<p>Transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga: Kasutame prognoosimiseks Eesti Keskkonnauuringute Keskuse (EKUK) kasvuhooonegaaside (KHG) prognoose. Tegelikud numbrid võtame ametlikust KHG inventuuri aruannetest. KHG vähendamise trajektoor vastab Transpordi ja Liikuvuse arengukava 2021–2035 sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ ettepaneku⁹⁹ järgi tuleb vähendada ESR sektorite¹⁰⁰ (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24%. Tegemist on sektorite ülese eesmärgiga ning sektorite vahelist jaotust ei ole Eestis seni kokku lepitud. Kui eesmärk rakenduks transpordisektorile solidaarselt, peab transpordisektori heide aastal 2030 olema veelgi väiksem kui arengukavas seatud siht 1700 kt.</p>
<p>Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)</p> <p>(TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni</p>	<p>Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega): Taseme saavutamiseks peab Eesti maksu-, õigus- ja sotsiaalsüsteemi keskkond olema piisavalt konkurentsivõimeline, et laevu Eesti lipu alla registreeritaks. Selleks tuleb teha regulaarseid mõjuanalüüse meetmete tulemuslikkusest ning vajadusel korrigeerida nii sotsiaalsete tagatiste kui muude hüvede toimivust. Samuti tuleb välja arendada eri infosüsteemid, et teenus oleks kasutajale võimalikult mugav, ligipääsetav ja nutikas.</p> <p>Veeteetasude süsteem peab olema rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline, diferentseeritud. Talviseks navigatsioonihooajaks peab olema tagatud nõudlusele vastav</p>

⁹⁹ Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO₂e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

¹⁰⁰ ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

aastaks 2035)	jäämurdevõimekus. Negatiivset keskkonnakoormust aitab vähendada logistikaahela digiteerimine.
Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga: Eesmärk sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused modaalnihke kasvaks raudteetranspordi liigi kasuks. Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Lähtuvalt Eesti kaubavedude logistikast ning tootmisettevõtete paiknemisest on läbi riiklike meetmete täiendavalt võimalik suunata raudteele hetkel maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad, paber, vineer), teravili jm. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu–Tallinn ja Tallinn–Pärnu–Ikla maantee koormust, samuti Tartu–Jõhvi lõigu koormust ning ka Kagu-Eesti maanteed koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.
Aastaringsete regulaarsete lennu liinide arv (TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)	Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu: Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega. Eesmärk on tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

Mõõdiku nimetus	Meede 1: Transpordi konkurentsivõime (arengukava 1. tegevussuuna mõõdik)
------------------------	--

<p>Transpordi energiakulu, TWh Taastuenergia osakaal transpordis, %</p> <p>(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%)</p>	<p>Transpordi energiakulu max 8,3 TWh (ENMAK 2030), millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut, nt ühistranspordi kasutust, jms) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. Seoses Euroopa Liidu kliimakokkulepetega on keskkonnahoiu mõjud olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. Taastuenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenergiakulu vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (2020. a ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalinihke suunamine aktiivsetele liikumisviiside kasutuse kasvu suunas.</p>
<p>Möödiku nimetus</p>	<p>Programmi tegevus 1.1.: Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid</p>
<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, %</p>	<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltica: Rail Baltica raudtee ehitamine on jagatud etappideks: risted riigi ja kohalike teedega ning elektri- ja gaasi põhivõrkudega; terminalid jt kohalikud objektid (nt kohalikud peatused, veeremidepod); raudtee põhitrass. 2025. aastaks on valminud raudtee lõik Tallinnast Pärnuni ehk ligi 60% raudteest. 2030. aastaks on Rail Baltica raudtee Eesti osa ja kogu sellega seonduv infrastruktuur 100% valmis ja kasutuses.</p>
<p>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min</p>	<p>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad: Rail Baltica raudtee väljaehitamisel tekib uus ja kiire 1435 mm raudteeühendus Tallinna ja Pärnu vahel, mille tulemusel väheneb sõiduaeg praeguselt kiireimalt liigilt (sõiduautoga) 1h 39 min 42 minutile. 2030.aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn–Narva 1h 45 min, Tallinn–Tartu 1h 30 min, Tallinn–Viljandi 1h30min.</p>
<p>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km</p>	<p>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF väljundindikaator): Raudteede õgvendamine Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geomeetriat.</p>
<p>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km</p>	<p>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator): 2026. aastaks laiendatakse õhuliinivõrku Narvale, 2029 aastaks Koidula ja Valgani. Elektrifitseerimise käigus ehitatakse 25 kV õhuliini koos veoalajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 160 km/h.</p>

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Jäämurde tagamine, %	teenuse Jäämurde tagamine, %
Mõõdetud mereala, %	Eesti Mõõdetud Eesti mereala: Üldkasutatavad laevateed ja merealad on mõõdistatud aastaks 2035. Hetkel on mõõdetud 70% Eesti üldkasutatavatest laevateedest ja merealast. Mõõdistamiseks kasutakse kaasaegseid tehnoloogilisi lahendusi (LIDAR tehnoloogia).
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk	Uute lainemurdjatega sadamate arv (SF väljundnäitaja): Lühikese külmaperioodiga jäävabad ja tormised talved on osutunud kiiresti kasvavaks riskiks sadamarajatiste säilimisele ning erinevate laevade/ujuvaluste ohutule teenindamisele. Kaitserajatiste (muulide, lainemurdjate) puudumine toob kaasa sadamarajatiste (kaide, rampide, akvatooriumi) kasuliku eluea kiire lühenemise. Tavapäraselt, muulidega kaitstud veelal või tormiperioodiks jäätuva merega, peaks betoonist sadamakai kasutusiga olema vähemalt 50 aastat (hetkel u 25 aastat). Sagenevate tormide ja suureneva lainetuse tingimustes võib ehitusekspertide hinnangul rajatiste kasulik eluiga väheneda kuni 2 korda, ekstreemsete olude jätkudes ka märksa kiiremini. SF perioodil 2021–2027 uuendatakse kuni nelja AS-i Saarte Liinid sadama kaitserajatist, millega tagatakse sadamarajatiste kasutusiga 50 aastat.
Eestisisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035. a 12,1 kt vähenemine), kt	Eestisisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega: indikaatoriga panustatakse kliimaeesmärkide saavutamisse parvlaevade taastuenergiale viimse kaudu. Siseriikliku parvlaevanduse 0-heitele viimise mõju Eestisisesele merendusele on 12,1 kt CO ₂ vähenemist.
Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.3.: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid
Irdtorni kasutusel lennujaamades, %	Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades: Kavandatakse tegevused järgmistes etappides: 2021. aastal luuakse strateegia: „mis, kuidas, kuhu, mis teenused“, 2022. aastal luuakse keskus Tallinnas, 2023. aastal toimub uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) testimine prototüüplennujaamas, 2024. aastal otsustatakse irdtorni teenuse võimekuse loomise üle teistesse regionaal-lennujaamadesse tulenevalt ülelende vähenemisega seotud rahavoost Ukraina kriisi mõjul. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades.
Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<i>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport</i>	<i>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–</i>

<i>Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (%)</i>	Tartu–Võru–Luhamaa vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
<i>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla (%)</i>	Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m)	Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2023–2026“. Mõõdikuks on teede tasasuse näitaja ehk IRI (ingl. k <i>International Roughness Indeks</i>). IRI on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus. IRI 2,6 mm/m korral on sõidumugavus hea ja rahuldava taseme piiril ning teevõrgu elukaarekulud optimaalsed. Väga hea taseme, IRI <1,5 mm/m, saavutamise eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T (km)	Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus (SF väljundnäitaja) vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 TEN-T võrgustiku objektide nimekirjale.

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond
Uue trammitaristu pikkus, km	Uute trammiteede pikkus (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatavate uute trammiteede pikkus. Näitaja hõlmab kogu linnapiirkonda, st et nii linna- kui ka linnalähiline. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiema ära kasutamine võimaldab ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide läbilaskvuse tagamiseks. Sekkumine parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk	Uued või uuendatud mitmeliigilised ühendused (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatavate uute või uuendatud mitmeliigiliste sõlmpunktide arv, mis hõlbustab erinevate transpordivahendite ja liikumisviiside kasutamist ja kombineerimist kauba- või reisijateveoks, parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust ja ligipääsetavust ning tõstab selle konkurentsivõimet. Sellega soodustab sekkumine säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist, pöörates tähelepanu kasutajakogemusele - mugavusele, ligipääsetavusele, ohutusele, sõlmpunktideni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm.

<p>Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km</p>	<p>Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatava uue või oluliselt uuendatud sihtotstarbelise jalgrattataristu pikkus, fookusega suuremate linnapiirkondade kesklinnadel. Spetsiaalne eraldatud jalgrattataristu hõlmab nõuetekohaselt märgistatud ja linnade rattastrateegiates välja toodud kvaliteedikriteeriumitest lähtuvaid jalgrattateid. Sekkumine soodustab aktiivsete liikumisviiside kasutust, tõstab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuse- kui ühiskonnagrupidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.</p>
---	--

<p>Mõõdiku nimetus</p>	<p>Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem</p>
<p>Liikluskäitumise muutuse indeks <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i></p>	<p>Liikluskäitumise muutuse indeks: liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite¹⁰¹ mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algtase kuni 2020. aasta tase) fikseeritud muutustel. Liikluskäitumise indeks on väljendatav 10-punktsel skaalal. See on üle kantav ka %-skaalale 1-100, väljendades sellisel kujul liikluses positiivselt käitujate osakaalu vastavate üksikindikaatorite keskmise väärtusena.</p>
<p>Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis</p>	<p>Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis: Euroopa keskanalmebaasi ECCAIRSi põhjal on aasta jooksul toimunud lennuõnnetuste ja selliste juhtumite, mis oleksid võinud väga tõenäoliselt lõppeda lennuõnnetusega 10 000 lennutunni kohta, võrreldes eelnevate aastatega selgelt vähenemistrendis.</p>
<p>Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025</p>	<p>Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025: Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat: hukkunute arv, vigastatute arv ning tõenäoliste tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv. Hukkunute ja vigastatute arvul on näitajas erinev osakaal. Tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv arvestatakse hukkunute koguarvust välja, sest see element ei ole raudteeohutusega põhjus-tagajärg seoses, vaid kolmanda osapoole tegevus. Avaliku raudteeohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongikilomeetritest. Näitaja erineb aastati seetõttu, et Eestis on avaliku raudteeohutusega seotud juhtumite arv statistilises mõttes väike. Iga üksiku juhtumi osakaal selles näitajas on suur. Sellest on tingitud see näitaja suur muutlikkus aastate kaupa. Sisendina kasutatakse raudtee-ettevõtjate poolt TTJA-le edastatud andmeid juhtumite ja sõidetud rong-</p>

¹⁰¹ Üksikindikaatorid on väljendatud järgmiste liikluskäitumist mõjutavate teemade kohta: mobiiltelefoni kasutamisest hoidumine mootorsõiduki juhtimise ajal, punase fooritule ja kollase fooritule nõudest kinnipidamine sõidukijuhtide poolt, punase fooritule nõudest kinnipidamine jalakäijate poolt, jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal, turvavöö kinnitamine sõiduautos, eraldi sõidukijuhtide, laste ja täiskasvanud sõitjate poolt (täiskasvanud sõitjate osas eraldi nii esi- kui tagaistmel), turvavöö kinnitamine bussis, jalgratturikiivri kandmine täiskasvanute ja laste poolt, jalakäijahelkuri kandmine täiskasvanute ja laste poolt, suurima lubatud sõidukiiruse järgimine asulas ja asulavälisel teel (asulavälisel teel eraldi põhi- ja tugimaanteedel ning väiksematel maanteedel), alkoholi mõju all sõidukijuhtimisest hoidumine, alkoholi tarvitatud juhiga kaasasõitmisest hoidumine, raudteeülesõidukohal punase fooritule nõude järgimine, eraldi nii enne kui pärast rongi möödumist, raudteeülesõidukohal tõkkepuu nõude järgimine, eraldi nii enne kui pärast rongi möödumist.

	kilomeetrite osas.
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust	Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust: Ohutuse taset on võimalik mõjutada läbi tõhusama järelevalve veesõidukite tehnilise seisukorra ja veeliiklejate väljaõppe üle ning tagades ohutud tingimused meresõiduks õigeaegse ja täpse navigatsiooninfo kaudu.

Möödiku nimetus	Meede 2: Liikuvus (arengukava 2. tegevussuuna möödik)
<u>Kustutame möödiku:</u> <u>Ühistranspordi sõitjate arv maismaal (tuh, in)</u>	Ühistranspordi sõitjate arv maismaal: Sihttasemed on saavutatavad kooskõlas tegevustega Transpordiameti ühistranspordi elluviimiskavaga, mis omakorda lähtub tegevuste kavandamisel sihist nihutada vähemalt 10% praegustest (2019) autoga tehtavatest liikumistest ühistransporti ja suurendada ühistranspordi osakaalu motoriseeritud liikumistest 19%-lt 27%-le. Peamine täiendavate ühistranspordi liikumiste arvu kasvu potentsiaal on linnapiirkondades elavate, töötavate või õppivate inimeste igapäevaste liikumiste hulgas (nii linnasiseste liinide kui ka maakonnaliinide ja rongireisijate arvu kasvus) kui ka jalgratta, auto ning ühistranspordi sujuvas kombineerimises.
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal, % Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal linnapiirkondades, % (Eesti 2035 ja TLAK 2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%)	Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal: indikaatoriga mõeldakse peamise liikumisviisi modaalnihet ehk saastavate liikumisviiside asendumist säästlike liikumisviisidega. Tegevust toetab Transpordiameti poolt koordineeritav ühistranspordi arenguprogramm 2021–2025, THK meede “Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu rajamine” ning TLAK juhtkomisjoni juures tööd alustav ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse teemakomisjon. Eesmärki aitavad täita erinevate ühistransporditeenuste integreerimine, ühistranspordi teenindustaseme tõstmine ja kättesaadavuse ning ligipääsetavuse parandamine, olulised linnaruumilised sekkumised, sh rattateede põhivõrgustiku rajamine, uute kergrööbastranspordi liinide käivitamine jmt koos ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamise ja ümberkorraldamisega.

Möödiku nimetus	Programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta	Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta: indikaator mõõdab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta	Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta: indikaator mõõdab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.
Siselendude täitumus tellitud reisi istekohta kohta (reisijad reisi istekohta kohta)	Siselendude täitumus tellitud reisi istekohta kohta (reisijad reisi istekohta kohta): indikaator mõõdab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta)	Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta): indikaator mõõdab tellitud ühistranspordi korraldamise efektiivsust.
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-	Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintili lõikes ei kasva oluliselt: transpordile kuluv osa leibkonna eelarvest näitab, kui kättesaadav on transpordisüsteem. Kui transpordikulude osakaal

<p>III tulukvintiili lõikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme)</p>	<p>kasvab liiga suureks, siis see näitab, et ühistransport ei vasta inimeste vajadustele (nt pole sobivaid ühendusi) või maksupoliitika soosib liialt isiklike sõiduautode kasutamist, mis kajastub leibkonna kuludes. Eesmärgiks on transpordikulude osakaalu hoidmine, mis näitab liikuvuskorralduse efektiivsust ning teisalt ka süsteemi kättesaadavust. I tulukvintiilis kajastatakse kõige madalamate sissetulekutega inimesed, V kõige kõrgemate sissetulekutega. Tulukvintiilide leidmiseks järjestatakse leibkonnaliikmed ekvivalentsissetuleku alusel ning jaotatakse viieks nii, et madalaimasse kvintiili kuulub kõige väiksema sissetulekuga viiendik jne. Olulisim on, et I-III tulukvintiilis (madalama sissetulekuga) olevate leibkonnaliikmete kulutused transpordile (eelkõige sõidukitele) ei kasvaks oluliselt. Kulutuste osatähtsus ühistranspordile on pidevalt 1,4–1,9%, kui kogu transpordikulutuste osakaal on 11,3–14,7%. Suurima osakaaluga on muud kulutused ehk kulutused sõidukitele. Kulutused kütustele on konstantse väärtusega, ca 4,5%.</p>
---	--

LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes

Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise raudteetranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Riigieelarvelise toetuse vajaduse kaardistamine tagamaks avalikku raudteed omavale raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale tulude ja raudteeinfrastruktuuri majandamise kulude tasakaal, raudteeinfrastruktuuri arendamise lepingute sõlmimine, avalikku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine. Raudteearendusprojektide (nt Rail Baltic jmt) eduka elluviimise koordineerimine. Raudtee valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TTJA	Raudtee tururegulatsioon	Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine, läbilaskevõime jaotamine, raudteevõrgustiku teadaandes esitatud andmete kontroll, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime suurendamise kava heakskiitmine.
TTJA	Rail Baltic arendamise riiklik järelevalve (väline tugiteenus)	Rail Baltica projektiga seotud tegevuste elluviimine

Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Veetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Mere- ja siseveelaevaliikluse, nende keskkonnakaitse, merenduse transpordikoridoride rahvusvahelise konkurentsivõime, kaubandusliku meresõidu ja sadamate tööga seotud riigi arengukavade väljatöötamises osalemine ning elluviimise ja tulemuslikkuse seire ning vajadusel transpordipoliitikasse muudatuste sisse viimine. Laevade Eesti lipu alla toomise soodustamine ja Eesti sadamate ja merekoridoride rahvusvaheline tutvustamine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, IMO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate ja transpordivahendite, Eesti veeteede taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate ja veeteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes, perioodil 2014–2020 kuni 2023.a lõpuni).
TRAM	Veetaristu ehitamine ja	Üldkasutataval veeteel hüdrograafilise mõõdistamise teostamine, jäämurde tööde korraldamine. Laevateede, navigatsioonimärgistuse ja

	korrashoid, sh jäämurre	veeliiklust reguleerivate alade planeerimine üldkasutataval veeteel, seal hulgas laevateede korrashoiu korraldamine. Navigatsioonimärkide ja raadionavigatsioonisüsteemide haldamine, kaasajastamine ja paigaldamine ning vastavate infosüsteemide haldamine.
--	-------------------------	---

Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Õhustranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise õhustranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Valdkonnas esitatud ettepanekute analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, ICAO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Ühenduvuse ja lennujaamade taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduse kaardistamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Lennunduse valdkonna riigiabi küsimuste lahendamises osalemine. Lennunduse valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes, perioodil 2014–2020 kuni 2023.a lõpuni).

Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Maantee-transporti taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine maanteetranspordipoliitika elluviimiseks, sh õigusloome. Transpordipoliitika otsuste tegemiseks sisendi andmine. Üleriigilise ja rahvusvahelise maanteetranspordi taristu arendamise ja säilitamise kavandamine (sh riigiteede teehoiukavade väljatöötamine). Kohalikele omavalitsustele kohalike teede juhtumipõhise toetuse eraldamine. Maanteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TRAM	Taristu ehitamine ja remontimine	Tee ehituse projekteerimine, auditeerimine, ehitusekspertiiside korraldamine, projektide läbivaatamine ja kinnitamine, maade omandamine, ehitushangete läbiviimine ja lepingute sõlmimine, omanikujärelevalve korraldamine, ehituslepingute haldamine ja järelevalve ning ehitusobjektide vastuvõtmine. Samuti garantiiperioodi monitooring ja kvaliteeditunnistuse väljastamine.
TRAM	Teetaristu korrashoid	Korrashoiuhangete läbiviimine, lepingute sõlmimine ja haldamine. Maade haldamine, tee ohutuse kontrollimist, kriisi reguleerimise korraldamist, riigiteede kaitsevööndi järelevalvet.

Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
--------	--------------	-------------------

MKM (Transport)	Keskonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine	Riigi ja suuremate linnapiirkondade vahelise koostöö korraldamine keskkonnahoidliku transporditaristu arendamiseks. Linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks kujundamine, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu (sh rattateede, kergrööbastranspordi ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamine) ning ühistranspordi viimine taastuenergiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusametuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).
--------------------	---	--

Ohutu ja säästlik transpordisüsteem		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Tingimuste ja nõuete väljatöötamine õhu-, vee- ja maismaasõidukite (sh raudteeveeremi) tehnonõuete, õhu-, mere- ja maismaaliikluse ning liikluse ja transpordiohutusega seotud valdkondades transpordi poliitika elluviimiseks ja selle järelevalveks ning valdkondliku sisendi andmine transpordipoliitika otsuste tegemiseks. Valdkonna poliitika analüüsimine ja võimalusel elluviimine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös. Riigi arengukavade väljatöötamises, elluviimises ja tulemuslikkuse seires osalemine.
TTJA	Raudteeohutuse järelevalve korraldamine	Veeremi, raudteeinfrastruktuuri, veeremi hooldusüksuste ja veeremi ehitajate nõuetele vastavuse kontroll. Järelevalveplani koostamine ja kinnitamine, järelevalvetoimingute ettevalmistamine ja läbiviimine sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TTJA	Tegevus- ja kasutusõiguste andmine (raudteeohutus)	Ohutustunnistuse, ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse väljastamise üle otsustamine, eksamineerija tunnustamine, veduri diiselmootori tüübikinnitus, raudteerajatise ja raudteeveeremi registreerimine.
TRAM	Liiklusharjumuste kujundamine	Liiklushariduse korraldamine koostöös haridusametuse ning omavalitsustega ja liiklusohutusosalase teadlikkuse tõstmine läbi teavitustegevuste ja võrgustikutöö. Liiklusharidusalaste koolituste korraldamine, õppematerjalide väljatöötamine ja tagamine haridusametustele. Sotsiaalkampaaniate (helikopterid, droonid, väikelaevad) korraldamine artiklite, teabematerjalide koostamine, e-õppekeskkonna haldamine.
TRAM	Liikuvusega seotud lubade väljastamine	Juhtide ja liiklusvahenditega seotud lubade väljastamine füüsilistele ja juriidilistele isikutele (maantee, lennundus, veeteed), nt sõiduki juhiluba, suur- ja raskeveokite eriluba jmt.
TRAM	Järelevalve korraldamine	Ohuproгноosi koostamine ja järelevalvetegevuste läbiviimine (maanteed, veeteed, õhuteed, ühistransport). Täpsem eesmärk on tagada Transpordiametile seadusega ülesandeks seatud valdkondade üle õiguspärane, korrektne, ühetaoline ja sõltumatu järelevalve teostamine. Järelevalvemenetlus hõlmab endas rikkumise märkamist, hinnangut ohu iseloomule, soovitatavate eesmärkide sõnastamist, toiminguid sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TRAM	Liiklusinfo edastamine laevaliiklus navigatsioon) (sh ja)	Navigatsiooniteabe kogumine, koostamine ja levitamine. Laevaliiklusteenuse osutamine ja laevaliikluse korraldamise süsteemi haldamine. Maanteeinfo kogumine, koostamine ja edastamine. VMS märkide haldamine ja tark tee süsteemi haldamine.

TRAM	Taristuga seotud õiguste andmine	Maantee ja veete taristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ja juriidilistele isikutele, nt , tee liiklusväliseks tegevuseks kasutamise luba jmt.
------	----------------------------------	---

Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	Üleriigilise liikuvus- ja ühistranspordipoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike teenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
TRAM	Liikuvuse planeerimine	Liikuvusandmete hõive, toorandmete avaldamine, operatiivtasandi analüüs, strateegilise tasandi analüüs, strateegiliste planeerimisdokumentide koostamine/täiendamine (THK, LOP, ÜT elluviimiskava), investeerimisnimekirjade kinnitamine, eelprojektide koostamine, projekteerimistingimuste menetlus ja ehituslubade andmine.
TRAM	Ühistranspordi korraldamine	Avalike teenuselepingute sõlmimine, veomahtude kokkuleppimine, hankelepinguga volitamine bussitranspordi ja veetranspordi korraldamiseks, rahvusvaheliste ja riigisiseste kaugliinilubade andmine ja sõiduplaanide kinnitamine, maakonnasisese ühistranspordi korraldamine ja sõiduplaanide väljatöötamine avalikule liiniveole, lepingute täitmise järelevalve, piletihinna kehtestamine ja toetuste väljamaksmine. Ühistranspordi registri pidamine. Riigi parvlaevade kasutusse andmise ja selle tingimustele vastavuse kontrolli korraldamine ning vara eesmärgipärase, sihtotstarbelise, säästliku ja heaperemeheliku kasutamise järgimine.