

## Programmi üldinfo

<b>Tulemusvaldkond</b>	Transport
<b>Tulemusvaldkonna eesmärk</b>	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
<b>Valdkonna arengukava/</b>	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
<b>Programmi nimi</b>	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
<b>Programmi eesmärk</b>	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.
<b>Programmi periood</b>	4 aastat (2023–2026)
<b>Peavastutaja (ministeerium)</b>	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
<b>Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)</b>	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) ja Transpordiamet (TA)
<b>Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)</b>	–

## Sisukord

Programmi üldinfo.....	1
Sisukord.....	2
Sissejuhatus .....	4
1. Programmi eesmärk ja mõõdikud.....	5
2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes) .....	7
3. Hetkeolukorra analüüs .....	7
Üldist .....	7
Raudteetransporditaristu .....	10
Veetransporditaristu .....	11
Õhustransporditaristu .....	11
Maanteetransporditaristu .....	12
Ühistransport ja siseriiklik regionaalne reisijatevedu.....	13
4. Olulised tegevused 2023–2026 eesmärkide täitmiseks .....	15
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	15
Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks .....	16
Õhustransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	17
Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	17
Keskkonnasõbralik ja ligipääsetav linnakeskkond .....	18
Tunnel .....	18
Ohutus.....	18
Liikuvusteenuse arendamine .....	19
5. Meetmed ja programmi tegevused .....	19
5.1. Meede 1: Transpordi konkurentsivõime .....	19
Programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	20
Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	21
Programmi tegevus 1.3.: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	23
Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	23
Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond .....	25
Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem.....	25
5.2. Meede 2: Liikuvus .....	27
Programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine .....	28
6. Programmi juhtimiskorraldus .....	29
7. LISAD .....	32
LISA 1: Mõõdikute selgitused .....	32
Transpordi tulemusvaldkond = programm .....	32
Meede 1: Transpordi konkurentsivõime .....	33
Programmi tegevus 1.1.: Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid.....	34
Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	35
Programmi tegevus 1.3.: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	35
Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	35
Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond .....	36
Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem.....	37
Meede 2: Liikuvus .....	38

Programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine .....	38
LISA 2: TERE teenused programmitegevuste lõikes .....	40
Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	40
Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	40
Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid .....	41
Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	41
Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond.....	41
Ohutu ja säästlik transpordisüsteem .....	42
Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine .....	43
LISA 3: Veetee hoiukava .....	44

## 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”<sup>1</sup> (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 eelarvestrateegiaga, 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 strateegiate ja arengukavadega.

Transpordipoliitika tegeleb peamiselt transporditaristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeeringute 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 arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond”<sup>2</sup>, panustades tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse<sup>3</sup> ja mõõdiku „vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö käivate inimeste osakaalu“ sihttaseme saavutamisse. Programmi raames rahastatavad tegevused panustavad muuhulgas ka Eesti 2035 ligipääsetavuse mõõdikusse ning arvestavad asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi<sup>4</sup> aluspõhimõtetega.

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

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

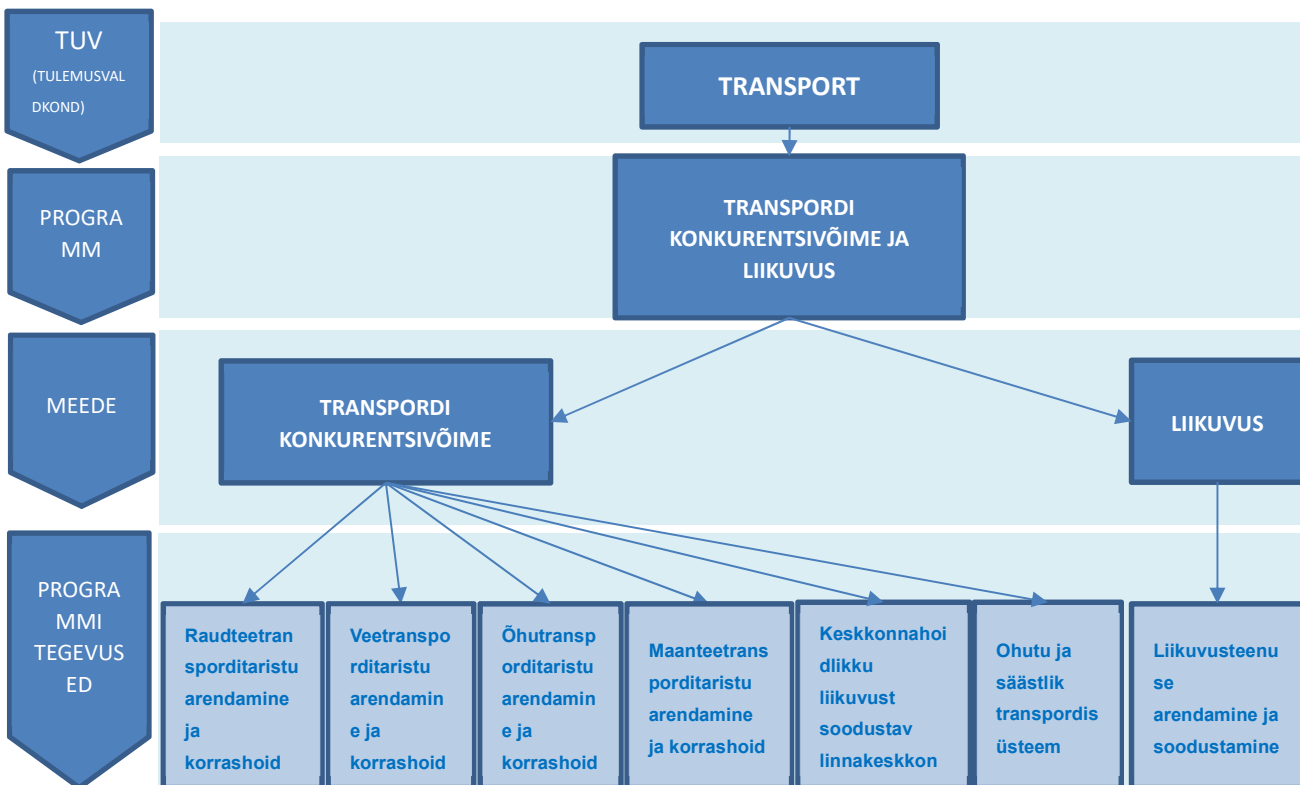
<sup>3</sup> <https://www.valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

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

# 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

<b>Programmi eesmärk:</b>		Jätkusuutliku 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 keskkonnakoormus.					
TUV ja programmi mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena <sup>5</sup>  (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

<sup>5</sup> Allikas: Transpordiamet

ületaks 30)							
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena <sup>6</sup>  (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 <sub>2</sub> -heide <sup>7</sup> , kt CO <sub>2</sub> ekv  (Eesti 2035 mõõdik: <b>Kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris</b> (sihttase 1700 kt CO <sub>2</sub> ekv) TLAK mõõdik: transpordi CO <sub>2</sub> e heite vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)	↘	–	2158,31 kt CO <sub>2</sub> ekv	2242,74 kt CO <sub>2</sub> ekv	2262,19 kt CO <sub>2</sub> ekv	2250,88 kt CO <sub>2</sub> ekv	2215,37 kt CO <sub>2</sub> ekv
Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) <sup>8</sup>  (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 <sup>9</sup>  (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	↗	29%	27%	27%	27%	30%	31%
Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv <sup>10</sup>  (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 I.

<sup>6</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>7</sup> Allikas: KeM, MKM

<sup>8</sup> Allikas: MKM

<sup>9</sup> Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#)

<sup>10</sup> Allikas: AS Tallinna Lennujaam

## 2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes)

Tabel 2: Programmi eelarve*	Eelarve				
	2022**	2023	2024	2025	2026
Programmi kulud	477 175	623 065	749 571	746 052	893 623
<i>meede 1: Transpordi konkurentsivõime</i>	365 268	483 409	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	25 920	23 561	18 345	16 861
<i>programmi tegevus 1.3.: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	13 412	11 453	10 313	10 315	10 316
<i>programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	170 353	204 717	185 251	193 827	172 939
<i>programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond</i>	6 688	26 066	33 545	21 843	25 244
<i>programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem</i>	25 399	17 105	14 237	14 998	14 723
<i>meede 2: Liikuvus</i>	111 907	139 655	121 664	121 747	121 688
<i>programmi tegevus 2.1.: Liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine</i>	111 907	139 655	121 664	121 747	121 688

\* Programmi eelarves kajastuvad muuhulgas MKMi ohutusjuurdluskeskuse<sup>11</sup> 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>	488 579	628 433	632 873	788 241
<i>sh välisloetused ja kaasrahastus</i>	231 927	348 985	391 909	560 664
<i>investeeringud</i>	184 125	122 399	83 289	109 408
<i>sh välisloetused ja kaasrahastus</i>	74 750	54 923	43 009	7 468
<i>mitterahalised kulud</i>	134 486	121 138	113 179	105 382
<b>Programmi eelarve kokku</b>	<b>807 190</b>	<b>871 970</b>	<b>829 341</b>	<b>1 003 031</b>

\* Programmi eelarves kajastuvad muuhulgas MKMi ohutusjuurdluskeskuse kulud.

## 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:

- Üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühenduste arendamise meetme tegevustes on Ühtekuuluvusfondist rekonstrueeritud või uuendatud 201,89 km maanteelõike. 2023. aastaks seatud eesmärgist (215km) on täidetud 93,86%.

<sup>11</sup> Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on spetsiifilist ülesannet täitev MKM struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu. Tugiteenused OJK tööks tagab MKM. OJK põhiülesandeks on lennuõnnetuse, tõsise lennuintsidendi, lennuintsidendi, laevaõnnetuse, raudteeliiklusõnnetuse ja raudteeintsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutusvaldkondade soovituste 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.

- Uusi maanteelõike oli 2021. aasta lõpuks Ühtekuuluvusfondi toel valminud 31,92 km. Aastaks 2023 seatud eesmärgist (46km) on täidetud 69,39%.
- Raudteeliikluse arendamise meetme rakendamine kulgeb hästi ning seatud eesmärgid saavutatakse. 2021. a lõpu seisuga oli 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).
- 2021. aasta lõpu seisuga oli ühendusvõimalusi Ühtekuuluvusfondist parandatud kokku 30 ühistranspordipeatuses (07.02.22 seisuga on lõppenud kõik meetme tegevusest rahastatud 31 projekti).
- Keskkonnasõbralike ja vähese CO<sub>2</sub>-heitega transpordisüsteemide meetme tegevuse raames on saavutatud 94,2% aastaks 2023 seatud eesmärgist.
- SF mõõdik „Rongireisijate arv aastas“ tegi 2021. aastal väikese tõusu, ulatudes 6,08 miljonini (tõus võrreldes 2020. aastaga on 1,5%).
- Tulemusnäitaja „Halvas seisus teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest“ saavutusmäär on võrreldes 2020. aastaga paranenud, ulatudes 0,4%-ni (2023. aastaks seatud sihttase on 11%, ehk antud juhul 0,4% väga palju parem kui eeldatud 11%).
- 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** liiklusohutlikku kohta.
- Haapsalu raudtee II etapi raames teostati ettevalmistavad tegevused Turba–Risti raudteelõigu ehitamiseks.
- Sõlmiti leping 6 uue kahesüsteemse 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. aastaks.
- 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 CO<sub>2</sub> ekvivalenti ja rohevesiniku aastane tootmiskaht, mida hakatakse kasutama ühistranspordis, on üle 30 tonni.

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

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine;
- 1435 mm rööpalaiusega põhja-lõuna suunalise rahvusvahelise raudteeühenduse loomine ja selleläbi 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 CO<sub>2</sub>-heite 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 CO<sub>2</sub>e heite vähenemine 1700 kt CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> ekv, mida täpsustatud vaheprognooside järgi 2022. aastal ei saavutata (prognoosi järgi on 2022. aastal transpordi KHG heitkogused 2158,31 kt CO<sub>2</sub> ekv) ning praegusel trajektooriga on aastal 2035 transpordi heide u 1820 kt CO<sub>2</sub> ekv. Seoses mh energiakriisi ja Ukraina kriisiga ei ole TLAKi meetmetest nt rakendatud muudatusi aktsiisipoliitikas ning kaubaveo liikumist maanteelt raudteele pole oodatud mahus toimunud. Arvestades lisaks Eesti majanduse inflatsiooni ja perifeerset asukohta ning fakti, et endiselt puudub alternatiivne raudtee kaubakoridor, millele kaupa maanteelt suunata, ei ole praegu ka astunud samme, mis muudaksid kaubavedu maanteel kulukamaks (s.o muudatusi teekasutustasus). Samuti on juba teada osade meetmete valmimise hiline mine võrreldes arengukavas kavandatuduga, 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.

Lisaks tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei oska adekvaatselt hinnata EL Kliimapaketi „Fit for 55“ mõjusid, kuna see pole veel rakendunud ning selle võimalik ulatus on veel lahtine. EL

kliimapaketi „Fit for 55“ ettepaneku<sup>12</sup> järgi tuleb vähendada ESR sektorite<sup>13</sup> (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24%. 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 CO<sub>2</sub> ekv) kui arengukavas seatud siht (1700 kt CO<sub>2</sub> 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.

## 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 maantee 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.

2021. aastal moodustas raudteekaubavedu **29%**. Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustab olulise osa kaubavahetus, mis liigub läbi Venemaa, on tõenäoline, et raudteekaubaveo osakaal lähiaastatel langeb ja teatud määral ka asendub. Arendamisel on põhja–lõuna-suunaline transpordikoridor **Rail Balticu** näol ning jätkatakse ka läbirääkimisi Läti ja Leeduga, et käivitada regulaarne raudtee kaubarong kolme riigi vahel, olemasoleval 1520mm taristul.

**Raudteetaristu** arengusuunaks on reisiringidele 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 reisiringide läbilaskevõime suurendamiseks. Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine

<sup>12</sup> Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO<sub>2</sub>e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

<sup>13</sup> ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.

parandaks ohutust kui ka kasutajamugavust. Varasemad väljakutsena väljatoodud Balti jaama läbilaskevõime on lahendatud ja Pääsküla–Keila raudteelõigu läbilaskevõime on lahendamisel ning mainitud investeerimisprojektide teostamisel luuakse 2023. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

**Rail Balticu** põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on nii Harju-, Rapla- kui Pärnumaa lõikudes 2024. aasta teises pooles. Jaanuariks 2022 valmisid Ülemiste ühisterminali ja Pärnu reisiterminali põhiprojektid, käimas on Ülemiste reisiterminali piirkonna detailplaneering, mis eeldatavasti kehtestatakse suvel 2022. Muuga ning Pärnu kaubaterminalide osas on valminud eelprojektid. Käimas on Soodevahe kuivsadama ja hoolduskeskuse ning Ülemiste veeremidepoo projekteerimine. 2022. aasta alguses alustati RB kohalike peatuste detailplaneeringute ja projekteerimisega, sõlmitud on kokkulepped omavalitsustega, kelle territooriumile RB kohalikud peatused ehitatakse.

Ehitusobjektidest on 2017. aastal valminud Tallinna lennujaama ja Ülemiste ühisterminali ühendav trammitee ning Saustinõmme viadukt Tallinna ringteel. 2021. aasta lõpuks sõlmiti ehituslepingud seitsme RB objekti, sh Loone, Urge ja Kalevi ökoduktide ning Assaku viadukti ehitamiseks. Ülemiste ühisterminali ehitushange on kavandatud 2022. aasta esimesse poolde, erinevate ristete (viaduktid, sillad, ökoduktid). 2022. aastal on kavas ehituslepingud sõlmida vähemalt 6 RB objekti osas. RB CEF vahenditest rekonstrueeriti 2021. aastal RB ehitusmaterjalide veoks Lelle ja Pärnu vaheline raudteelõik kiirusele 40 km/h.

#### Veetransporditaristu

**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 turunõudlusele 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 ministriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks väga vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö.

#### Õhustransporditaristu

**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.

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 ääreala 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 võivad lennundusvaldkonna ning reisijate mahtude taastumist 2019. aastaga võrreldavale tasemele siiski pärssida. 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. 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 ees ootavad hilinemised Euroopa keskosas.

Jätakuvalt on fookus ka regionaalsete (Tartu, Kuressaare, Kärdla ja Pärnu) lennujaamade efektiivsusel, aga ka piirkondade sotsiaal-ruumilise eraldatuse vähendamiseks igapäevaste lennuühenduste tagamine eelkõige saartel. 28. märtsil 2022. a taasavati peale COVID-19 pandeemiat lennuliiklus Tartu ja Helsingi vahel. 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 (LOP järgne piirarv 48). **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 liiklusohutusprogrammis 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. Transpordiamet on asunud välja töötama olulise mõjuga tegevusi, mis vajaliku rahastuse olemasolul võimaldaksid sihtasemini või selle ligidale jõuda. Piirkiiruse järgimine, 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 põhimaanteedel väljaehitamise tagamine aastaks 2030, väga kriitiline. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad arvestava liiklussagedusega teelõigud, mida EL vahenditest ei saa rahastada. Niisamuti ei ole võimalik ehitada tolmuvasid katteid kruusateedele, ümber ehitada liiklusohutikke kohti ega rajada säästlikumaid liikumisviise soodustavat taristut.

Selleks, et halvas seisus teede osakaal väheneks, peab teedevõrgu säilitamise meetmeteks ja remondivõla likvideerimiseks tehoiuks ettenähtud vahendite mahtu suurendama kuni 350 mln € aastas. Indikatiivne vajadus teede võrgu säilitamiseks ning parendamiseks on ca 200 mln € aastas ning teedevõrgu arendamiseks sh TEN-T võrgustikku kuuluvate põhimaanteedel nõuetekohaseks väljaehitamiseks, 150 mln € aastas.

TEN-T E263 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee on valminud vaid 30% ulatuses (hõlmab 87 km 2+2 ja 2+1 teelõike 283 km kogupikkusest). 2022. aasta lõpuks vastab ainult 21% TEN-T põhivõrgu maantee E67 Tallinna–Pärnu–Ikla (kokku 39 km 2+2 ja 2+1 maanteelõike 179 km kogupikkusest) määruse nr 1315/2013 liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele. TEN-T üldvõrgu maantee E20 Tallinna–Narva on valmis 42% ulatuses (kokku 89 km 2+2 teelõike 209 km kogupikkusest).

RES 2023–2026 koostamise käigus MKM tehoiu valdkonna lisataotlust ei rahuldatud, mistõttu Eesti ei ole võimeline täitma aastaks 2030 TEN-T põhivõrgu nõuetekohase väljeehitamise kohustust.

### 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 liikumise osakaal on kasvanud ainult veidi 56,1%>57,4%. Jalgsi ja rattaga liikumise osakaal on Eestis viimase kahe aasta jooksul 2019. a tasemega võrreldes samaks.

Lisaks pandeemia mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.<sup>14</sup>

Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega jätkuvalt seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavatele inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile ning arendades nõudluspõhist transporti, kus see on mõistlik. Kulutõhusa nõudepõhise ühistranspordi arendamiseni on aga vajalik ÜTK-del analüüsida läbi üles ehitatud liinivõrk ning pakkuda välja liinid, kus nõudepõhine ÜT ka pikemal juurutamise perioodil kulutõhusust ja kliendile paremat teenust pakuks.

Näiteks TA on näinud eelarves lisavajadust täiendavad 0,9 miljonit eurot nõudetranspordiks, mida soovitakse integreerida maakondliku nn baasliinivõrguga koostoimeks või osaliselt selle asendamiseks. Sellest 0,9 miljonist eurost on planeeritud Saaremaa nõudetranspordi jaoks 0,3 miljonit eurot. Seega

<sup>14</sup> <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

üleriigilise (15 maakonda) nõudetranspordi rakendus eeldaks siis lihtsa matemaatika kohaselt suurusjärgus 14 miljoni suurust lisarahavajadust 2023. aastal.

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 <sup>15</sup>								
Sõitjad (tuhat)	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Kokku (tuhat in.)	8 373.1	5 982.0	6 079	7 500	8 400	8 900	10 000	11 000
Riigi toetus liiniveo korraldamiseks (eurodes)	27 656 200	29 736 772 **	33 451 531	29 599 040	33 528 942	34 775 966	35 040 191	35 040 191
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	3,30 €	4,97 €	5,50 €	3,95 €	3,99 €	3,91 €	3,50 €	3,19 €

\* 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 <sup>16</sup>								
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
Vormsi	68 313	64 712	73 508	76 938	78 476	80 046	81 647	83 280
Kihnu	80 250	69 944	81 875	85 023	86 723	88 458	90 227	92 032
Piirissaare	9068	9 177	9 401	10 990	11 210	11 434	11 663	11 896
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 <sup>17</sup>								
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>15</sup> Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

<sup>16</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>17</sup> Allikas: Transpordiamet

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%
<b>Riigi toetus (eurodes)</b>	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 €

\* Prognosis

Tabel 7: Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL <sup>18</sup>								
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 €

\* Prognosis

## 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 CO<sub>2</sub> 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.

<sup>18</sup> Allikas: Transpordiamet

- 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.

#### Vee- ja 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 töökohtade<sup>19</sup> ja nendelt tuleneva maksutulu säilimise riigile.
- 2023. aastal jätkatakse veeteetaste vähendamise määrat 25%, mis aitab Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimusi parandada.<sup>20</sup>
- 2023. aastal tellitakse 18 miljonit eurot maksev multifunktsionaalne töölaev<sup>21</sup>, mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva.
- Luuakse riigi veesõidukite haldamiseks eraldi asutus (riigilaevastik<sup>22</sup>), kuhu koondatakse erinevate haldusalade veesõidukit, mida hakatakse loodavast asutusest keskselt haldama, 2023. aastal summas 6,67 mln eurot.
- Talvise navigatsiooni tagamine<sup>23</sup>, 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.

<sup>19</sup> Lähiriigid on jätkanud varasemate ning täiendavalt ka Covid-19 tingitud toetusmeetmetega, mis võib tuua kaasa ohu, et Eesti lipu all olevad laevad 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).

<sup>20</sup> 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 vähendamise määrat kasvatrendis, samas kui teiste lähiriikide sadamate kaubamahud valdavalt vähenesid.

<sup>21</sup> Uus multifunktsionaalne töölaev võimaldab tõsta riigi teenuste kvaliteeti, moderniseerida laevastikku ja optimeerida kulusid tulevikus, sest laev on planeeritud asendama kahte laeva.

<sup>22</sup> Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskisatada, tuua püsikulud alla ja võita investeeringute pealt. Analüüsid näitavad, et kümne aastaga aitab riigilaevastiku loomine säästa vähemalt 34 miljonit eurot.

<sup>23</sup> **Veetaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurre** oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeeteenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi 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.



- 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 CO<sub>2</sub> kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot ning millest 2023. aastal kokku 700 000 eurot.

### Õhutransporditaristu 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.
- Jätkeb toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 miljonit eurot aastas.
- Jätkeb 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 mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse AS-i ja Transpordiametiga eesmärgiga, et see valmiks juhtivatele teenusepakkujatele aastaks 2023. Lisaks antakse Teadmussiirde programmi raames vahendid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ja testimiseks arenduskeskuse loomiseks.
- Aastaks 2025 toimuvad kaubalennud Aasiast 3 korda nädalas.<sup>24</sup>
- 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 38,62 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 339 mln eurot, sellest 2023. aastal 121 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 1,6 miljonit eurot.

<sup>24</sup> 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 lennunduskoostöö olemas.

### Kohalike teede arendamiseks:

- Jätkatakse ühtekuuluvusfondi toel kohalike teede arendamist Narvat läbiva (Rahu–Kerese tn) transiittee 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.

### Keskkonnasõbralik ja ligipääsetav<sup>25</sup> linnakeskkond

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel<sup>26</sup>) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisele 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.

### Tunnel

- Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega jätkamine.

### Ohutus

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkaks üle 40 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 302 inimese aastas 2023–2025 aastate keskmisena. Programmi

<sup>25</sup> <https://www.riigikantselei.ee/ligipaasetavus>

<sup>26</sup> 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).

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 arendamine

- 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.
- Tartu linnale antav toetus 360 tuhat eurot rahvusvaheliste ühenduste pidamiseks.
- Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist.
- Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergiat sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalselt.
- Luuakse teenusmudel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamine).
- 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

<b>Meede 1: Transpordi konkurentsivõime</b>
Eesmärk: arendada transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendada selle keskkonnajalajälge 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“.
<b>Seos energietika tulemusvaldkonnaga:</b> Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine. Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%). Biokütuste segamisel on lisaks lõpphinna kallinemisele ka tehnilised piirangud sõidukitel. Biometaani tootmise ja kasutuselevõtu toetamine võimaldab sihttasemed saavutada soodsamail viisil. Lisaks peab Puhaste sõidukite direktiivist tulenevalt avalikes hangetes (näiteks ühistransport) kasutusele võtma üha enam puhtaid kütuseid. Selleks on sätestatud konkreetsed sihttasemed hangetel. Eesti puhul on alternatiivideks biometaanil töötavad

bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist. Lisaks käivitatakse elektribusside kasutuselevõtu pilootprojekt.

Rahastusmeetme **“Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord”**<sup>27</sup> (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.

Samuti alustatakse vesinikukütuse piloteerimisega. Rahastusmeetme **“Toetuse andmise tingimused ja kord rohevesiniku kasutuselevõtuks transpordisektoris”**<sup>28</sup> (seos Energeetika ja maavarade programmiga) eesmärk on vähem keskkonnahäiringut tekitavale rohevesiniku tarbivale transpordile ülemineku ergutamine. Eesmärgi saavutamiseks rahastatakse rohevesiniku tootmise ja kasutuselevõtu terviklahendust transpordis.

Meetme mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Transpordi energiakulu, TWh <sup>29</sup>  (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%)	↓	Sihttase: 9,2 TWh  Tulemus: (2021 numbrid tulevad 2022 lõpus)	9,1 TWh	9 TWh	8,9 TWh	8,8 TWh	8,7TWh
Taastuenergia osakaal transpordis, % <sup>30</sup>	↑	Sihttase: 10%  Tulemus: (2021 numbrid tulevad 2022 lõpus)	7,5%	9%	9%	9,5%	10%

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

\* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

## Programmi tegevus 1.1.: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 9: Programmi tegevuse 1.1. mõõdikud

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 investeringud uutesse rongidesse, et suurendada reisijate mugavust ja vähendada keskkonnamuudatust. Samuti arendatakse mugavaid rongiühendusi siseriiklikult ja välisriikidega.

<sup>27</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/11122020010>

<sup>28</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/102072021012>

<sup>29</sup> Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

<sup>30</sup> Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>, 2020. aasta taastuenergia osatähtsus transpordis 12,16% (2021. a numbrid kättesaadavad 2022. a detsembris)

	<p>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.</p> <p>Lisaks on kavas Haapsalu raudtee taastamine.</p>						
Tegevuse mõõdikud	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 <sup>31</sup>	↗	0%	0%	0%	0%	60%	60%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel, h min <sup>32</sup>	↘	Tallinn–Tartu 1h 56 min	–	–	–	Tallinn–Tartu 1h 40 min	–
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km <sup>33</sup> (SF väljundindikaator)	↗	–	–	–	20km	20km	20km
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km <sup>34</sup> (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 lisa 1.

## Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

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

Tabel 10: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud

<b>Programmi tegevus 1.2.</b>	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga.
Tegevuse kirjeldus:	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.

<sup>31</sup> Allikas: MKM, 2030. a sihttase 100%

<sup>32</sup> Allikas: Elron, 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühenduspuudub; 2030. aasta sihttase Tallinn–Pärnu (RB) 42min; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min, Tallinn–Tartu 1h30min, Tallinn–Viljandi 1h30min, Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

<sup>33</sup> Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

<sup>34</sup> Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

	<p>Esmane tagasiside peamiselt välisriigi laevomanikelt ning seniste tingimuste esialgne analüüsimine 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 laevaehitusele. Laeva ehituse rahalised vahendid on kavandatud Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist ja CO<sub>2</sub> 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 keskselt haldama. Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskasutada, tuua püsikulusid alla ja võita investeringute 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><b>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.</b></p>						
Tegevuse mõõdikud**	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Jäämurde teenuse tagamine <sup>35</sup>	→	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala <sup>36</sup>	↗	70% (2021)	72%	73%	74%	75%	77%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) <sup>37</sup>	↗	0	0	0	2	2	2
Eestisisese merenduse CO <sub>2</sub> e vähendamine saarte vaheliste	↘	16,43 kt (2019)	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	11 kt	11 kt

<sup>35</sup> Allikas: MKM meremajandusosakond

<sup>36</sup> Allikas: MKM meremajandusosakond

<sup>37</sup> Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus

parvlaevaihenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) <sup>38</sup>							
--	--	--	--	--	--	--	--

\* 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

<b>Programmi tegevus 1.3.</b>	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid						
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundasid, 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"> <li>riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks;</li> <li>riigi järelevalve võimekuse tugevdamine;</li> <li>riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine.</li> </ul> <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 on:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kaubakäitlemiseks vajaliku taristu, sh piisava lennukikütuse varu olemasolu, mis rahuldab kaubaomanike ning vedajate vajadused;</li> <li>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.</li> </ul> <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

<b>Programmi tegevus 1.4.</b>	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on säilitada ja parendada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, et muuta liiklemine

<sup>38</sup> Allikas: MKM

	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 47 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 maanteede õigeaegne ja nõuetekohane väljaehitamine.</p> <p>Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn–Pärnu–Ikla ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, aastaks 2030 olema 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 vaja senist tehoiu rahastamise mahtu suurendada keskmiselt ca 350 mln aastas.</p> <p>Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu<sup>39</sup> rajamisse.</p> <p><b>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.</b></p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa <sup>40</sup> (%)	↗	30% (2020)	–	–	–	38%	–
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla <sup>41</sup> (%)	↗	19% (2020)	–	–	–	27%	–
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine <sup>42</sup> (IRI, mm/m)	→	2,46	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T <sup>43</sup> (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.

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> Allikas: Transpordiamet, MKM

<sup>41</sup> Allikas: Transpordiamet, MKM

<sup>42</sup> Allikas: Transpordiamet, MKM

<sup>43</sup> Allikas: Transpordiamet, SF projektiaruanded



## Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Tabel 13: Programmi tegevuse 1.5. mõõdikud

<b>Programmi tegevus 1.5.</b>	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"> <li>• terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus kesklinnadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km.</li> <li>• 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&amp;Reisi jms. Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029;</li> <li>• uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas. Sihttase on 3 km rajatud uut trammiliini aastaks 2029.</li> </ul> <p>Programmi tegevus panustab peaaesjalikult 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 trammiühendusi ja digitaallahendusi ühistranspordis ning rajame koostöös kohalike omavalitsustega kergliiklusteid ja kaasaegset tänavaruumi.“</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Uue trammitaristu pikkus, km <sup>44</sup>	↗	0 km	–	–	–	–	–
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk <sup>45</sup>	↗	0 tk	–	–	–	–	–
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km <sup>46</sup>	↗	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

<b>Programmi tegevus 1.6.</b>	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
-------------------------------	-------------------------------------

<sup>44</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

<sup>45</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

<sup>46</sup> Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

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><b>Liiklusohutusprogrammi 2016–2025</b> tegevused kaetakse nelja-aastase kestvusega 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 kavandatav 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><b>Järelevalve eesmärgiks raudteedel</b> on, et ettevõtjad tagaksid raudteesectori ohutu töötamise, riiklike nõuete asjakohase rakendamise ning maandatud on raudteesüsteemist lähtuvad võimalikud riskid ja ohud keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.</p> <p><b>Ohutu veeliikluse</b> 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 korrahoid 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 ohutusosalase teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti merenduspoliitikast, mille üheks elluviijaks on Transpordiamet.</p> <p><b>Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel</b> saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusosalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil 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 ohutusosalaseid protsesse.</p> <p>Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast. Alates 2022 aastast on Transpordiamet võtnud suurema tähelepanu alla ka eralennunduse ja hobilennunduse järelevalve, seda peamiselt läbi parema teavitustegevuse ja suurenenud hulga väliinspekteerimiste kaudu.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Liikluskäitumise muutuse indeks <sup>47</sup> <i>Algtasemega võrreldes</i>	↗	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9

<sup>47</sup> Allikas: TA

indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025							
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis <sup>48</sup>	↘	1,01	1,01	0,99	0,97	0,95	0,94
Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025 <sup>49</sup>	↘	0,57	0,35	0,3	0,25	0,2	0,2
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust <sup>50</sup>	→	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

Meede 2: Liikuvus							
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>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, peatuses, 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.</p>							
Meetme mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi tööl käivate liiklejate osakaal <sup>51</sup>	↗	Sihttase: 38,7 %  Tulemus: 34%	39,6 %	40,5 %	41,5 %	42,4 %	43,5%

<sup>48</sup> Allikas: TA

<sup>49</sup> Allikas: TTJA

<sup>50</sup> Allikas: TA

<sup>51</sup> Allikas: statistikaameti tabel [STT230](#)

(Eesti 2035 mõõdik: <b>Ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal (sihttase 55%)</b> TLAK eesmärk: Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi liiklejate osakaal % (2035.a eesmärk 55%, sh linnapiirkondades 60%))		2020.a tulenus: 36,9%					
Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsi tööl käivate liiklejate osakaal linnapiirkondades <sup>52</sup>	↗	42%  2020.a tulenus: 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

<b>Programmi tegevus 2.1.</b>	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 laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete lahenduste kaudu.
Tegevuse kirjeldus:	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 taktipõhist <sup>53</sup> ja maakonnaliinidega koordineeritud reisirongiliiklust, ühistranspordisõlmi ja ühistranspordi kättesaadavust jalgsi, jalgratta, auto jt liikumisviisidega. Arendatakse piletimüügisüsteemi ja erinevate liikuvusteenuste lõimimist. 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. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI <sup>54</sup> ) hakkab kehtima alates 2024. aasta augustist ning pädevatel asutustel, kelleks Eestis on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), Maksu- ja Tolliamet (EMTA) ning Transpordiamet, tekib kohustus aktsepteerida elektrooniliselt esitatud kaubasaatedokumente juhul, kui ettevõtted soovivad need elektrooniliselt

<sup>52</sup> Allikas: TA tabel: Liikumisviiside piirkondlik võrdlus: Linnaline asula

<sup>53</sup> 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 ümberistumise 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.

<sup>54</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

esitada. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeeritud aktid valmivad 2023. aasta märtsiks.							
Tegevuse mõõdikud	Trend	2021* (tegelik)	2022 (sihttase)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta <sup>55</sup>	↗	1,04	1,2	1,42	1,43	1,43	1,44
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta <sup>56</sup>	↗	0,38	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56
Siselendude täitumus tellitud reisi istekohta kohta (reisijad reisi istekohta kohta) <sup>57</sup>	↗	26,7	27	28	29	29	30
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta) <sup>58</sup>	↗	85,9	94,83	96,11	97,40	98,69	99
Leibkonnaliikme kulutused transpordile I-III tulukvintili löikes ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme) <sup>59</sup>	→	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%
III kvintil ≤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 asekanterid:

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

<sup>55</sup> Allikas: MKM, Elron

<sup>56</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>57</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>58</sup> Allikas: Transpordiamet

<sup>59</sup> Allikas: statistikaameti tabel [LE211](#), analüüsimisel kasutatakse vajadusel lisaks tabelleid [LE201](#), [LE202](#), [ST15](#), [ST24](#), [ST03](#)

Leibkondade 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.

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 2050<sup>60</sup>;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030<sup>61</sup>;
- Eesti julgeolekupoliitika alused<sup>62</sup>;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030<sup>63</sup>;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika<sup>64</sup>;
- Eesti 2035+ strateegia<sup>65</sup>;
- Energiamaajanduse arengukava aastani 2030<sup>66</sup>;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030<sup>67</sup>;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030<sup>68</sup>;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“<sup>69</sup>;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030<sup>70</sup>;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035<sup>71</sup>;
- Heaolu arengukava 2016–2023<sup>72</sup>;

<sup>60</sup> [https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp\\_2050.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf)

<sup>61</sup> [https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030\\_ eestikeelne.pdf](https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_ eestikeelne.pdf)

<sup>62</sup> [https://www.riigiteataja.ee/akt/3060/6201/7002/395XIII\\_RK\\_o\\_Lisa.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/akt/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#)

<sup>63</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

<sup>64</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/est-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

<sup>65</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

<sup>66</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf) (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

<sup>67</sup> [https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega\\_kohanemise\\_arengukava\\_aastani\\_2030\\_0.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf)

<sup>68</sup> <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

<sup>69</sup> [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline\\_planeerimine/est2030.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/est2030.pdf)

<sup>70</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1279/3848/12793882.pdf>

<sup>71</sup> <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

<sup>72</sup> <https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2016-2023>

- Eesti infoühiskonna (uuendatud) arengukava 2020<sup>73</sup>;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030<sup>74</sup>;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030<sup>75</sup>;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030<sup>76</sup>;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“<sup>77</sup>;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035<sup>78</sup>;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035<sup>79</sup>;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia<sup>80</sup>;
- Eesti Merestrateegia<sup>81</sup>;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat<sup>82</sup>;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030<sup>83</sup>;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm<sup>84</sup>;
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025<sup>85</sup>;
- Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024<sup>86</sup>
- Riigiteede teehoiukava 2021–2030<sup>87</sup>.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- 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);
- regionaalareng<sup>88</sup> (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) tulemusaruanne<sup>89</sup>** 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**.

<sup>73</sup> <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/infoühiskond>

<sup>74</sup> <https://envir.ee/MAK2030>

<sup>75</sup> <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

<sup>76</sup> <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

<sup>77</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

<sup>78</sup> [https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna\\_arengukava\\_2035\\_29.10.2020\\_riigikokku.pdf](https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf)

<sup>79</sup> <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

<sup>80</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

<sup>81</sup> <https://envir.ee/keskkonnakasutus/merekeskkonna-kaitse/merestrategie#i-etapp-eesti-merea>

<sup>82</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike\\_teenuste\\_korraldamise\\_roheline\\_raamat.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf)

<sup>83</sup> <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/valisohukaitse/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

<sup>84</sup> <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

<sup>85</sup> <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

<sup>86</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku\\_raudteefrastruktuuriarendamist\\_suunav\\_tegevuskava\\_aastateks\\_2019-2024\\_parandatud.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteefrastruktuuriarendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf)

<sup>87</sup> <https://www.mnt.ee/et/tee/teehoiukava-aastateks-2020-2030>

<sup>88</sup> 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.

<sup>89</sup> Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrustega nr [112](#) ja [117](#)

## 7. LISAD

Lisa 1: Mõõdikute selgitused

Lisa 2: Teenused programmitegevuste lõikes

Lisa 3: Veetehoiukava (esitatakse eraldi dokumendis)

### LISA 1: Mõõdikute selgitused

Mõõdiku nimetus	Transpordi tulemusvaldkond = programm
<p><b>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastunute arv kolme aasta keskmisena</b></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><b>Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena:</b> saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade (maanteedel) ja raskelt vigastatute arvu vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiema mõtte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.</p>
<p><b>Transpordi CO<sub>2</sub>-heide</b></p> <p>(TLAK mõõdik: transpordi CO<sub>2</sub>e heide vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)</p>	<p><b>Transpordi CO<sub>2</sub>e heide vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga:</b> Kasutame prognoosimiseks Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (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“ ettepaneku<sup>90</sup> järgi tuleb vähendada ESR sektorite<sup>91</sup> (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><b>Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega)</b></p> <p>(TLAK mõõdik:</p>	<p><b>Suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega):</b> Taseme saavutamiseks peab Eesti maksu-, õigus- ja sotsiaalsüsteemi keskkond olema piisavalt konkurentsivõimeline, et laevu Eesti lipu alla registreeritaks. Selleks tuleb teha regulaarseid mõjuanalüüsi meetmete tulemuslikkusest ning vajadusel korrigeerida nii sotsiaalsete tagatiste kui muude hüvede</p>

<sup>90</sup> Sh taastuvenergia direktiivi muudatusettepaneku kohaselt tuleb transpordil vähendada oma CO<sub>2</sub>e heitkoguseid 450 kt võrra ehk 2030. aastaks.

<sup>91</sup> ESR sektorid on transport, väiksemahuline energeetika (<20 MW nimivõimsusega), hooned, jäätmemajandus, tööstuslikud protsessid ning põllumajandus.



<p>suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)</p>	<p>toimivust. Samuti tuleb välja arendada eri infosüsteemid, et teenus oleks kasutajale võimalikult mugav, ligipääsetav ja nutikas.</p> <p>Veeteetase süsteem peab olema rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline, diferentseeritud. Talviseks navigatsioonihooajaks peab olema tagatud nõudlusele vastav jäämurdevõimekus. Negatiivset keskkonnakoormust aitab vähendada logistikaahela digiteerimine.</p>
<p><b>Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga</b></p> <p>(TLAK moodsik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)</p>	<p><b>Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga:</b> 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 maanteede koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.</p>
<p><b>Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv</b></p> <p>(TLAK moodsik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)</p>	<p><b>Suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu:</b> 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.</p>

<b>Mõõdiku nimetus</b>	Meede 1: Transpordi konkurentsivõime (arengukava 1. tegevussuuna mõõdik)
------------------------	--

<p>Transpordi energiakulu, TWh Taastuvenergia osakaal transpordis, %</p> <p><b>(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)</b></p>	<p><b>Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%:</b> 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. Taastuvenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuvenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuvenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid kogueenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Kogueenergiaakulu vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (2020. a ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalnihke suunamine aktiivsetele liikumisviiside kasutuse kasvu suunas.</p>
<p><b>Möödiku nimetus</b></p>	<p>Programmi tegevus 1.1.: Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid</p>
<p><b>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, %</b></p>	<p><b>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic:</b> Rail Balticu raudtee ehitamine on jagatud etappideks: risted riigi ja kohalike teedega ning elektri- ja gaasi põhivõrkudega; terminalid jt kohalikud objektid (nt kohalikud peatused, veeremidepood); 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><b>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel, h min</b></p>	<p><b>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Balticu tulemusena) liinidel paranevad:</b> Rail Balticu 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><b>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km</b></p>	<p><b>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF väljundindikaator):</b> Raudteede õgvendamine Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geomeetriat.</p>
<p><b>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km</b></p>	<p><b>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator):</b> 2026. aastaks laiendatakse õhuliinivõrku Narvale, 2029 aastaks Koidula ja Valgani. Elektrifitseerimise käigus ehitatakse 25 kV õhuliini koos veoalajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuvenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 160 km/h.</p>

<b>Mõõdiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Jäämurde teenuse tagamine, %</b>	<b>Jäämurde teenuse tagamine:</b> Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi 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 konkurentsipositsioonis.
<b>Mõõdetud mereala, %</b>	<b>Mõõdetud Eesti mereala:</b> Üldkasutatavad laevateed ja merealad on mõõdistatud aastaks 2035. Hetkel on mõõdetud 70% Eesti üldkasutatavatest laevateedest ja merealast. Mõõdistamiseks kasutakse kaasaegseid tehnoloogilisi lahendusi (LIDAR tehnoloogia).
<b>Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk</b>	<b>Uute lainemurdjatega sadamate arv (SF väljundnäitaja):</b> 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 4 AS-i Saarte Liinid sadamat, mille tagatud kasutusiga saab olema 50 aastat.
<b>Eestisese merenduse CO<sub>2</sub>e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine), kt</b>	<b>Eestisese merenduse CO<sub>2</sub>e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega:</b> indikaatoriga panustatakse kliimaeesmärkide saavutamisse parvlaevade taastuenergiale viimse kaudu. Siseriikliku parvlaevanduse 0-heitele viimise mõju Eestisesele merendusele on 12,1 kt CO <sub>2</sub> vähenemist.
<b>Mõõdiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.3.: Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid
<b>Irdtorni kasutusel lennujaamades, %</b>	<b>Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades:</b> 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 algab irdtorni teenuse võimekuse loomine teistesse regionaallennujaamadesse. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades.
<b>Mõõdiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamise suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (%)</p>	<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamise suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 objektide nimekirjale.</p>
<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamise suunas Tallinn–Pärnu–Ikla (%)</p>	<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamise suunas Tallinn–Pärnu–Ikla vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 objektide nimekirjale.</p>
<p>Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m)</p>	<p>Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2021–2030“. 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 vongete 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 &lt;1,5 mm/m, saavutamine eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.</p>
<p>Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T (km)</p>	<p>Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus (SF väljundnäitaja) vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ lisade 2 ja 4 TEN-T võrgu objektide nimekirjale.</p>

<p>Mõõdiku nimetus</p>	<p>Programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond</p>
<p>Uue trammitaristu pikkus, km</p>	<p><b>Uute trammiteede pikkus (SF väljundmõõdik):</b> Toetatud projektidest rahastatavate uute trammiteede pikkus. Näitaja hõlmab kogu linnapiirkonda, st et nii linna- kui ka linnalähiliine. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ärakasutamine 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.</p>
<p>Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk</p>	<p><b>Uued või uuendatud mitmeliigilised ühendused (SF väljundmõõdik):</b> 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,</p>

	ligipäasetavusele, ohutusele, sõlmpunktideni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm.
<b>Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km</b>	<b>Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu (SF väljundmõõdik):</b> 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.

<b>Mõõdiku nimetus</b>	Programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
<b>Liikluskäitumise muutuse indeks</b> <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	<b>Liikluskäitumise muutuse indeks:</b> liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite <sup>92</sup> mõõdetud tulemustel ning varasemal perioodil (algtase kuni 2020. aasta tase) fikseeritud muutustel. Liikluskäitumise indeks on väljendatav 10-punktilisel skaalal. See on üle kantav ka %-skaalale 1-100, väljendades sellisel kujul liikluses positiivselt käitujate osakaalu vastavate üksikindikaatorite keskmise väärtusena.
<b>Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis</b>	<b>Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis:</b> Euroopa keskandmebaasi 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.
<b>Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025</b>	<b>Viie aasta avaliku raudteeohutustaseme keskmine näitaja ei ületa 0,2 aastaks 2025:</b> 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

<sup>92</sup> 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.

	muutlikkus aastate kaupa. Sisendina kasutatakse raudtee-ettevõtjate poolt TTJA-le edastatud andmeid juhtumite ja sõidetud rongkilomeetrite osas.
<b>Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust</b>	<b>Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust:</b> Ohutuse taset on võimalik mõjutada läbi tõhusama järelevalve veesõidukite tehnilise seisukorra ja veeliiklejate väljaõppe üle ning tagades ohutud tingimused meresõiduks õigeaegse ja täpse navigatsiooniinfo kaudu.

<b>Möödiku nimetus</b>	Meede 2: Liikuvus (arengukava 2. tegevussuuna möödik)
<b><u>Kustutame möödiku:</u> <u>Ühistranspordi sõitjate arv maismaal (tuh, in)</u></b>	<b>Ühistranspordi sõitjate arv maismaal:</b> Sihttasemed on saavutatavad kooskõlas tegevustega Transpordiameti ühistranspordi elluviimiskavaga, mis omakorda lähtub tegevuste kavandamisel sihist nihutada vähemalt 10% praegustest (2019) autoga tehtavatest liikumistest ühistranspordi 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 mõõdetakse 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.

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

<p><b>kulutused transpordile I-III tulukvintiili lõikes</b> ei kasva oluliselt, osatähtsus % (saavutades 2030.aastaks 2016.a taseme)</p>	<p>kättesaadav on transpordisüsteem. Kui transpordikulude osakaal 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)	Raudteetransporditaristu 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)	Veetransporditaristu 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).
TA	Veetaristu ehitamine ja korrashoid, jäämurre	Üldkasutataval veeteel hüdrograafilise mõõdistamise teostamine, jäämurde tööde korraldamine. Laevateede, navigatsioonimärgistuse ja 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. Maantee valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TA	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.
TA	Teetaristu korrashoid	Korrashoiuhangete läbiviimine, lepingute sõlmimine ja haldamine. Maade haldamine, tee ohutuse kontrollimist, kriisi reguleerimise korraldamist, riigiteede kaitsevööndi järelevalvet.

Keskonnahoidlikku 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 taastuvenergiaga, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge.

		Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).
<b>Ohutu ja säästlik transpordisüsteem</b>		
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 liiklus- 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. Järelevalveplaani koostamine ja kinnitamine, järelevalvetoimingute ettevalmistamine ja läbiviimine sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TTJA	Tegevuskasutusõiguste andmine (raudteeohutus) ja	Ohutustunnistuse, ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse väljastamise üle otsustamine, eksamineerija tunnustamine, veduri diiselmootori tüübikinnitus, raudteerajatis ja raudteeveeremi registreerimine.
TA	Liiklusharjumuste kujundamine	Liiklushariduse korraldamine koostöös haridusasutuste ning omavalitsustega ja liiklusohutusala teadlikkuse tõstmise läbi teavitustegevuste ja võrgustikutöö. Liiklusharidusalaste koolituste korraldamine, õppematerjalide väljatöötamine ja tagamine haridusasutustele. Sotsiaalkampaaniate (helikopterid, droonid, väikelaevad) korraldamine artiklite, teabematerjalide koostamine, e-õppekeskkonna haldamine.
TA	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.
TA	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.
TA	Liiklusinfo edastamine (sh laevaliiklus ja navigatsioon)	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.
TA	Taristuga seotud õiguste andmine	Maantee ja veeteed 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 veoteenuste 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.
TA	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.
TA	Ühistranspordi korraldamine	Avalike teenuselepingute sõlmimine, veomahtude kokkuleppimine, hankelepinguga volitamine bussitranspordi ja veetranspordi korraldamiseks, 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.

LISA 3: Veetee hoiukava

# Veetee hoiukava 2023–2026

## Sisukord

Kasutatud lühendid .....	46
Sissejuhatus .....	47
1. Navigatsiooniteave ja veete haldamine .....	48
1.1 Hüdrograafia	48
1.2 Kartograafia	49
1.3 Laevateed	49
2. Laevaliikluse korraldamine ja raadionavigatsioon.....	50
3. Navigatsioonimärgistus .....	53
4. Jäämurre .....	57
5. Laevastik .....	59

## Kasutatud lühendid

AIS – Automaatne tuvastussüsteem

BSHC – Läänemere hüdrograafiakomisjon

DGPS – Diferentsiaalne ülemaailmne asukohamääramise süsteem

EMDE – Elektrooniline mereinfosüsteem

GNSS – Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem

GOFREP – Soome lahe laevaettekannete süsteem

HELCOM – Helsingi Komisjon ehk Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon

HIS – Hüdrograafia infosüsteem

HO – Hüdrograafiaosakond

IALA – Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon

IHO – Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon

IMO – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

KO – Kartograafiaosakond

LTO – Laevateede osakond

NMA – Navigatsioonimärkide andmekogu

NME – Navigatsioonimärkide seirekeskus

NMIS – Navigatsioonimärkide infosüsteem

NMÜ – Navigatsioonimärgistuse üksus

MSOS – Meresõiduohutuse seadus

REK – Rekonstrueerimine

RIKS – Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus

SOLAS – Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel

TRAM – Transpordiamet

VDES – VHF-andmete edastuse süsteem

VJÜ – Veeliikluse juhtimise üksus

VTS – Laevaliikluse juhtimise süsteem

## Sissejuhatus

Merendusest sõltub suur osa Eesti majandusest, kuna Statistikaameti andmetel vähemalt 60% Eesti ekspordist ja impordist toimub meritsi. Teisest küljest võimaldab avatus merele koos asukohaga suurte kaubavoogude teel Eestil teenida olulist sissetulekut rahvusvahelisest kaubaveost, turismist ning kalandusest. See on aga võimalik ainult siis, kui otseselt merendusega seotud majandustegevust toetavad efektiivsed avaliku sektori teenused, sh ohutu veeliikluse tagamine ja õiguslik regulatsioon, hea ettevalmistusega tööjõud, oskuste ja teadmiste üldine kõrge tase ning turuosaliste vaheline koostöö. Viimastel aastatel on oluliselt kasvanud väikelaevaliiklus ja sellega seoses on suurenenud laevateede korrashoiu vajadus.

Ohutu veeliikluse aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapered, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteetaristu. Veeteetaristu hooldus ja navigatsioonisüsteemide tagamine on olnud alarahastatud. Erinevatel alustel loodud veeteetaristu ja selle osade haldamise osasid pole seni terviklikult käsitletud ega koostatud ühtset kava nende haldamiseks.

Veete hoiukava<sup>93</sup> teemadeks on hüdrograafiline mõõdistamine, laevavälised navigatsioonivahendid (navigatsioonimärgid, süsteemid (DGPS ja AIS/VDES) ning teenused (VTS/GOFREP)), jäämurre, laevateede projekteerimine ja haldamine (sh süvendamine) ning navigatsiooniteabe avaldamine.

Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 on seatud eesmärgiks, et laevateed, mis viivad riiklikult ja regionaalselt tähtsatesse sadamatesse, peavad olema rekonstrueeritud, tänapäevased, regulaarselt hooldatud ning aastaringelt kasutatavad. Samuti nähakse arengukavas ette, et jäämurdeteenuse tagamiseks ja veeteetaristu kestlikuks arendamiseks ja hooldamiseks töötatakse 2022. aastaks välja veete hoiukava.

Veete hoiukava eesmärk on Transpordiameti poolt hallatava veeteetaristu hoiu ja parendamise jätkusuutlik korraldamine. Veete hoiukava toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist. Veete hoiukavas kirjutatakse detailselt lahti programmi teenused koos vajaliku rahastusvajadusega pikema perioodi vältel, samuti kajastatakse veete hoiukavas ka alarahastusega kaasnevaid ohte. Veete hoiukava võimaldab vastu võtta pikemaajalisi otsuseid.

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid ja mõõdikud on kajastatud transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035, mida viiakse ellu transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis toodud tegevuste abil.

Veete hoiukava tegevused viiakse ellu transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi raames. Veete hoiukava on seotud järgnevate programmi tegevustega: veetransporditaristu arendamine ja korrashoid, ohutu ja säästlik transpordisüsteem, liikuvusteenuse arendamine ja soodustamine.

Regulaarne veeteetaristu hindamine ja tööde terviklik planeerimine koostöös kõigi osapooltega loob eeldused Eesti veeteetaristu jätkusuutlikuks arenguks. Hästi planeeritud ja hoitud veeteetaristu vähendab õnnetuste riski ja aitab laevadel kasutada optimaalseid teekondi, vähendades seeläbi koormust keskkonnale ja vähendades ohtu inimestele.

---

<sup>93</sup>Veete hoiukava ei kajasta valdkondade IT investeeringud

## 1. Navigatsiooniteave ja veete haldamine

### MSOS § 47 kohaselt on Transpordiameti (TRAM) korraldada:

- navigatsioonitingimusi iseloomustava informatsiooni hankimine ja töötlemine ning selle alusel navigatsiooniteabe koostamine, väljaandmine ja veeliiklejatele edastamise korraldamine;
- üldkasutataval veeteel ja sisevetel hüdrograafilise mõõdistamise korraldamine ja andmete haldamine;
- üldkasutataval veeteel navigatsioonimärgistuse ja laevateede projekteerimise korraldamine, rajamine ning haldamine.

#### 1.1 Hüdrograafia

HELCOM-i (Helsingi Komisjon) 1992. aasta konventsiooni reegel 8 sätestab, et konventsiooniga liitunud osapooled töötavad välja plaani olulisemate laevateede ja sadamate süstemaatiliseks mõõdistamiseks, et meresõiduohutust ei ohustaks puudulik informatsioon. BSHC-s (Läänemere hüdrograafiakomisjon) osalevatele riikidele ühiselt koostatud mõõdistamise plaanis on Eesti mereala jagatud mõõdistuse prioriteetsuse alusel kolme kategooriasse (CAT I, CAT II ja CAT III) ning koostatud selle mõõdistamise ajakava, mille järgi tuleb mõõdistustöid teostada.

TRAM-is tegeleb hüdrograafilise mõõdistamisega hüdrograafiaosakond (HO, navigatsiooniteabega kartograafiaosakond (KO) ja laevateede haldamise ja korrashoiu korraldamisega laevateede osakond (LTO). Lisaks hindab LTO igal aastal mõõdistamise vajadust lähtuvalt muutustest veeteel ning tellib HO-lt mõõdistused.

HO mõõdistab nelja laevaga (EVA-301, EVA-320, Jakob Prei ja Kaja) igal aastal kokku ca 1000 km<sup>2</sup> merel ja 50 km<sup>2</sup> sisevetel. Eesmärgiks on kõik planeeritud alad saada mõõdistatud 2035. aastaks, praeguseks on mõõdistatud 70% merealast ja 75% sisevetest. Mõõdistustööd teostatakse IHO standardi S-44 kohaselt. HO haldab ka hüdrograafia infosüsteemi (HIS), kuhu on üles laetud kõik senised puhastatud mõõdistusandmed ning kust neid saab alla laadida mh kaartide koostamiseks, laevateede ja navigatsioonimärgistuse haldamiseks. HO majanduskulud ja investeeringute vajadus on toodud tabelis nr 1, kust on näha, et 2026. aastal vajab väljavahetamist vananenud lehviksonar.

Tabel 1. Hüdrograafiaosakonna majanduskulud ja investeeringud 2023–2026

Hüdrograafia	2023	2024	2025	2026	Vajaduse selgitus
Lehviksonar				170 000	Vana lehviksonari välja vahetamine, et tagada mõõdistustööde stabiilsus, parem kvaliteet ja efektiivsus. Vana lehviksonar jääb varusse, kui mõne laeva lehviksonaril tekib rike, siis ei jää laeva töö seisma kuni seade korda tehakse. Vaja maandada riski, et mõõdistustööd ei katkeks.
Hüdrograafia osakonna majanduskulud	46 894	48 301	49 750	51 242	



<b>Kulud kokku</b>	<b>46 894</b>	<b>48 301</b>	<b>49 750</b>	<b>221 242</b>
--------------------	---------------	---------------	---------------	----------------

## 1.2 Kartograafia

Navigatsiooniteabe koostamise ja avaldamisega (navigatsioonikaardid, navigatsioonihoiatused, teadaanded meremeestele, lootsiraamat) tegeleb kartograafiaosakond. Navigatsiooniteave koostatakse lähtuvalt IHO standarditest. Koostatakse nii paberkaarte kui elektroonilisi kaarte. Viimased edastatakse kaartide koostajatele töötlemiseks või laetakse valmis kujul üles rahvusvahelisele navigatsioonikaartide platvormile PRIMAR, kust kasutajad saavad neid tasu eest alla laadida. Lähtuvalt INSPIRE-direktiivi nõuetest laetakse kaardiandmed ka Maa-ameti geoportaali. Navigatsioonihoiatused avaldatakse navigatsioonihoiatuste portaalis ning edastatakse koostöös RIKS-iga läbi Tallinn Raadio ja NAVTEX-süsteemi. Muutuste kohta navigatsiooniteabes teavitatakse Teadaannetena Meremeestele TRAM-i kodulehel. Avaldatavas lootsiraamatus võetakse navigatsiooniteave regioonide kaupa kokku. Kartograafiaosakonna majanduskulud ja investeeringute vajadus (2023–2026 puudub) on toodud tabelis nr 2.

Tabel 2. Kartograafiaosakonna majanduskulud ja investeeringud 2023–2026

Kartograafia	2023	2024	2025	2026
Kartograafia osakonna majanduskulud	140 644	144 864	149 210	153 686
<b>Kulud kokku</b>	<b>140 644</b>	<b>144 864</b>	<b>149 210</b>	<b>153 686</b>

## 1.3 Laevateed

Koostöös HO, KO ja navigatsioonimärgistuse üksusega (NMÜ) korraldab üldkasutataval veeteel navigatsioonimärgistuse ja laevateede projekteerimist, rajamist ning haldamist LTO. Haldamine hõlmab ka nelja üldkasutataval veeteel asuvat kanalit: Rukki kanalit Väinameres, Saareotsa kanalit Liivi lahe põhjaosas ning Praaga kanalit Peipsi järves ja Eesti Värava kanalit Lämmijärves. Need kanalid vajavad perioodilist süvendamist. Rukki kanalit kasutavad peamiselt Hiiumaaga ja Saareotsa kanalit Kihnuga ühendust pidavad parvlaevad. Sisevete kanaleid kasutavad peamiselt väikelaevad, kalalaevad ja ametkondade laevad. Süvendamise vajadus tuvastatakse iga-aastaste hüdrograafiliste mõõdistuste põhjal. Järgmised planeeritud süvendused on toodud tabelis nr 3.

LTO töötleb ja analüüsib AIS-andmeid, kogub väikelaevade liiklusandmeid, hindab regulaarselt veeteetaristu seisukorda ning vajadusel koostab projektid navigatsioonimärgistuse ja kanalite uuendamiseks.

Tabel 3. Planeeritud kanalite süvendamised ning laevateed osakonna majanduskulud 2023–2026

Laevateed	2023	2024	2025	2026	Vajaduse selgitus
Rukki kanali hooldussüvendus		483 000		483 000	Rukki kanal on kriitiline laevatee osa Rohuküla ja Heltermaa vahel, kus kanali keskele kuhjub settevall. Kui kanali settevall on kõrge ja veetase madal, siis võib katkeda parvlaevauhendus Hiiumaaga. Sellest tulenevalt on vaja teha regulaarselt kanalis hooldussüvendust ning settinud materjal eemaldada. Kanali regulaarsete hooldussüvendustöödega tagatakse ohutu ja stabiilne

					parvlaevaihendus mandri ja Hiiumaa vahel.
Eesti Värava kanali hooldussüvendus		2 000 000			Eesti Värav asub Mandri-Eesti ja Piirissaare vahel ning see on Eesti vetes ainus laevatatav ühendus Peipsi ja Lämmijärve vahel. Kanal rajati 2008. a ning on tänaseks suures osas liiva ja setteid täis ning sügavused on ohtlikult vähenenud. 2021. a tehti väikeses mahus hooldussüvendus, et 2022. a oleks kanal mingilgi määral kasutatav. Kui kanalit ei süvendata projekteeritud mõõtemeteni, siis ei ole tagatud veeliikluse ohutus ning madala veetaseme korral ei ole kanal üldse laevadele kasutatav.
Praaga kanali hooldussüvendus	800 000				Praaga kanal asub Emajõe suudmes ning see on ainuke laevatatav ühendus Emajõe ja Peipsi järve vahel. Kuna viimasest süvendusest (2000. a) on möödunud palju aastaid, siis ei ole kanal hetkel kasutatav.
Laevateede osakonna majanduskulud	19 414	19 997	20 597	21 215	
<b>Kulud kokku</b>	<b>819 414</b>	<b>2 502 997</b>	<b>20 597</b>	<b>504 215</b>	

### Teenuse mõõdikud

Laevatee või navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste arv aastas on 0 ja ohtlike juhtumite arv aastas on väiksem kui 3.

Merel on igal aastal mõõdetud vähemalt 1000 km<sup>2</sup> või andmeid kogutud 300 GB ja sisevetel vähemalt 40 km<sup>2</sup> või andmeid kogutud 10 GB. 2025. aastaks on mõõdistatud 75% veeteest.

Ebakorrektsest navigatsiooniteabest põhjustatud õnnetuste arv on 0.

### Alarahastamisega kaasnevad ohud

Ilma nõuetele vastava hüdrograafilise mõõdistuse ja andmete tötluseta ei ole võimalik laevateede haldust ega navigatsiooniteabe koostamist korraldada. Ebatäpne navigatsiooniteave ning puudulike andmete alusel teostatud laevateede hooldus viib õnnetuse riski suurenemiseni. Kui kanaleid ei hooldata regulaarselt, siis ei ole nendes tagatud veeliikluse ohutus ning madala veetaseme korral on oht regulaarse parvlaevaihenduse katkemiseks saarte ja mandri vahel.

## 2. Laevaliikluse korraldamine ja raadionavigatsioon

Laevaliikluse korraldamise süsteemi eesmärk on laevaliikluse ohutuse ja sujuvuse tõhustamine ning keskkonnamiskide vähendamine üldkasutataval veeteel Soome lahes. Korraldamine hõlmab laevaliikluse

juhtimist ja ettekannete süsteemi töö korraldamist. Tööd korraldab TRAM-is veeliikluse juhtimise üksus (VJÜ), mis jälgib mereala Kõpust Narva-Jõesuuni. VJÜ kogub ka andmeid merealal toimunud rikkumiste ja intsidentide kohta.

MSOS-i § 51 kohaselt organiseerib TRAM laevaliikluse korraldamise süsteemi tööd. Laevaliiklusteeninduse piirkond on Eesti mereala osa, kus osutatakse laevaliiklusteenuseid, lähtudes IMO ja IALA nõuetest ja soovitustest. Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkond jaguneb laevaliiklusteeninduse piirkonnaks ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnaks. AIS-süsteemi korraldamise kohustus ja üldnõuded on toodud ka EL-i direktiivis 2002/59.

HELCOM-i osapooled on ühiselt kokku leppinud Läänemere laevade automaatse tuvastussüsteemi (AIS) haldamises ning AIS-andmete jagamises ning kogumises. Laevaliiklusteenuste osutamiseks ja laevade AIS-signaali vastuvõtmiseks on Eesti merealale rajatud AIS-kaldajaamade võrk 13 baasjaamaga. Kogutud andmeid on võimalik hiljem kasutada riskide hindamiseks ning merealaga seotud tegevuste planeerimiseks. AIS-andmed saadetakse automaatselt HELCOM-i, kus neid hoitaks kuus kuud.

Soome lahe rahvusvahelistes vetes on kasutusel kohustuslik laevaettekannete süsteem GOFREP, mille eesmärk on tagada ohutu laevasõit ja merekeskkonna kaitse läbi informatsiooni vahetamise laeva ning vastava kaldakeskuse vahel. Laevaliikluse jälgimiseks Kopli, Tallinna ja Muuga lähel on kasutusel radarid Paljassaares ja Leppneemes. Sidepidamiseks laevajuhtidega Soome on lähel kasutusel VHF-raadiosidevõrk.

Efektiivne, ajakohane ja kõikidele rahvusvahelistele standarditele vastav navigatsioonimärgistus koos pideva juhitud laevaliikluse korraldamisega loob eeldused ohutuks laevaliikluseks, võimaldab valida optimaalsed sõidutrajektoolid, aitab vähendada ooteaega sadamatesse ning seega saavutada kütuse kokkuhoidu ja vähendada koormust keskkonnale.

Hinnanguliselt hoitakse aktiivselt juhitud laevaliikluse abil ära 15 laevaõnnetust aastas.

### **Rahastamise vajadus**

GOFREP-piirkonnas kehtib laevaettekannete süsteem. Selle peamine eesmärk on koguda ja vahendada infot pääste- ja otsinguoperatsioonideks, reostuse ärahoidmiseks ja laevaliiklusteenuste osutamiseks. GOFREP-süsteemi toimimiseks vajalikud seadmed vajavad uuendamist 2026. aastal, vastasel juhul on süsteemi töö häiritud ja see toob omakorda kaasa keskkonnareostuse riski ja puudused laevaliiklusteenuse osutamises.

Vajalik on välja ehitada praegu puuduv ligipääs Leppneeme radarile (tabel 4), et oleks võimalik seadmeid hooldada.

AIS-baasjaamade võrk asendatakse 2022. aastal VDES-võrguga, mis võimaldab lisaks AIS-i funktsioonidele suurema mahuga andmevahetust laevade ja kaldaasutuste vahel, suureneb sõnumite edastamise usaldusväärsus ning see võimaldab tulevikus rakendada erinevaid e-navigatsiooni funktsioone, s.h navigatsiooniteabe edastamist. Sellega on seotud VTS-süsteemi arendus 2026. aastal. Ajakohane AIS- ning VHF-süsteem võimaldavad efektiivset sidet laevade ja juhtimiskeskuse vahel ning aitavad ennetada ohtlikke olukordi – VTS-süsteemi hoolduse ja VJÜ majanduskulud kajastuvad tabelis nr 4.

Eestis on kasutusel kaks DGPS-tugijaama – Ristnas ja Narva-Jõesuus. Nende eesmärk on asukohaparandite rakendamisega tõsta asukoha määramise täpsust. DGPS-teenuse nõuded ja korraldus tuginevad IMO resolutsioonidel. DGPS-jaamade välja kolimine amortiseerunud muinsuskaitsealustest hoonetest võetakse ette 2023. ja 2024. aastal (tabel 4). DGPS-jaamade hoolduse ja uuendamisega tegeleb NMÜ.

Tabel 4. Laevaliikluse korraldamise ja raadionavigatsiooni seadmete kulud 2023–2026

Laevaliikluse korraldamine ja raadionavigatsioon	2023	2024	2025	2026	Vajaduse selgitus
DGPS-jaamade kolimine	170 000	100 000			Ristna (2023) ja Narva-Jõesuu (2024) DGNSS tugijaamade ümber tõstmine seoses kinnistute võõrandamisega. Rahastuseta ei saa kinnistuid võõrandada ja tuleb investeerida praeguste hoonete rekonstrueerimisse, kuna need on väga halvas ehituslikus seisukorras. Hoonete rekonstrueerimine on oluliselt kallim, kui seadmete ümbertõstmine.
GOFREP-süsteemi arendus				60 000	EL direktiivi 2002/59 nõuete täitmise vajadus, kaasnevad trahvid riigile nõuete mittetäitmise osas.
VTS-süsteemi arendus				70 000	Vajalik laevaliikluse ohutuse tagamiseks. Tõrgeteta toimiv VTS-süsteem hoiab aastas ära hinnanguliselt 15 laevaõnnetust.
Leppneeme radari ligipääs	150 000				Vajalik laevaliikluse ohutuse tagamiseks.
Radarivastaja (racon) Tallinnamadala tuletorni (vana asendamine)	25 000				Tallinnamadala radarivastaja (racon) on väga vana ja ei ole enam töökorras. Väheneb tiheda laevaliiklusega piirkonna meresõiduohutus.
VTS-süsteemi hooldus	125 660	129 430	133 313	137 312	Vajalik laevaliikluse ohutuse tagamiseks. Tõrgeteta toimiv VTS-süsteem hoiab aastas ära hinnanguliselt 15 laevaõnnetust.
Veeliikluse juhtimise üksuse majanduskulud	53 770	55 383	57 045	58 756	
<b>Kulud kokku</b>	<b>524 430</b>	<b>284 813</b>	<b>190 357</b>	<b>326 068</b>	

Tallinnamadala tuletornis asuv radarivastaja on 25 aastat vana ja vajab uuendamist. Radarivastajate laialdasem kasutamine on üks võimalik alternatiiv satelliit-positsioneerimisele. Teised alternatiivsed lahendused on GNSS-ist sõltumatud raadionavigatsioonisüsteemid eLoran ja arendusjärgus olev R-Mode, mille kasutamist tulevikus tuleb kaaluda.

## Mõõdikud

DGPS-süsteemi tagamise eesmärk on, et kahe aasta jooksul on süsteem pidevalt kasutuses vähemalt 99,8 % ajast ja ükski katkestus sellel perioodil pole pikem kui 15 min.

Eesmärgid laevaliikluse operaatori tööle: tööga seotud laevaõnnetuste arv laevaliikluse korraldamise tööpiirkonnas on 0;

Hinnang laevaliikluse operaatori tööle on VTS simulaatoril kõikides hinnatavates valdkondades (protseduuride järgimine, väljendite kasutamine, kõne korrektsus, olukordade prognoosimine ja lahendamine, liikluse suunamine ja sujuvus) vähemalt rahuldav (hinne 3) viie palli süsteemis.

Lisaks on eesmärk, et laevaliikluse jälgimissüsteemi ja GOFREP-i monitooringu- ja infosüsteemide käideldavus on minimaalselt 99,8 % kusjuures maksimaalne katkestuste kestus on 18 tundi aastas ja ühe katkestuse kestus on maksimaalselt 1,5 tundi aastas.

### **Alarahastamisega kaasnevad ohud**

Läänemere ja Soome lahe laevaliikluse ohutuse tagamiseks ja laevaliiklusteenuste (VTS koos GOFREP-iga) osutamiseks vajalike seadmete hooldamata ja uuendamata jätmine võib viia laevaõnnetuseni.

Läänemere tihe rahvusvaheline laevaliiklus, s.h tihe naftatankerite ja parvlaevade liiklus, ning Eesti madal rannikumeri on tegurid, mis halbade asjaolude kokkulangemisel kujutavad suurt ohtu nii inimestele kui võivad tekitada pöördumatut kahju tundliku ökosüsteemiga looduskeskkonnale.

Pardavarustuse oluline tehniline areng võimaldab laevade automaatset tuvastamist (AIS-süsteemid) laevade paremaks seireks, samuti reisiinfo salvestust (VDR-süsteemid ehk "mustad kastid") õnnetustele järgneva uurimise hõlbustamiseks. Arvestades selliste seadmete tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika kujundamisel on need kohustuslikud siseriiklikke või rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel, mis külastavad ühenduse sadamaid.

Vastavalt direktiivile EL 2002/59 on liikmesriikidel kohustus tagada, et pädevate asutuste rannikuäärsetele jaamadele on lisaks sobivatele tehnilistele vahenditele kättesaadav ka piisav ja õige kvalifikatsiooniga personal.

Tulenevalt direktiivi EL 2002/59 sätestatule viib sanktsioonide ja trahvideni EL-i poolt.

Lisaks kahjule Eesti kui mereriigi mainele, muudavad uudised meie merenduse ebakompetentsusest sadamad vähem atraktiivseks ning tõusevad laevade kindlustusmaksed, veeteenus muutub kallimaks ja laevakülastuste arv väheneb. Sellest tulenevalt väheneb nii veeteetasu laekumine kui sadamate tulud. Kokkuvõtvalt mõjub selline olukord kogu majanduskeskkonnale ja transpordiahelale. Samuti kaasneb negatiivne mõju kliimamuutuste eesmärkide saavutamisele, kuna meritsi vedu on üks kõige keskkonnasäästlikumaid transpordiviise.

### **3. Navigatsioonimärgistus**

SOLAS-e (Rahvusvaheline konventsioon inimestele ohutusest merel) peatüki V reegel 13 sätestab, et iga lepinguga liitunud riik (s.h Eesti) kindlustab navigatsioonimärgistuse, mis on kooskõlas liikluse tiheduse ja riskide suurusega. Märgistus peab olema võimalikult üheselt mõistetav, selleks tuleb planeerimisel lähtuda rahvusvahelistest soovitustest ja juhenditest. Sama reegel sätestab, et info navigatsioonimärgistuse kohta tuleb teha avalikuks kõikidele seotud osapooltele.

MSOS (Meresõiduohutuse seadus) § 47 kohaselt korraldab üldkasutataval veeteel navigatsioonimärgistuse ja laevateede projekteerimist, rajamist, hooldamist ja haldamist ning ühtlasi ka

navigatsioonitingimusi iseloomustava informatsiooni hankimist ja töötlemist ning selle alusel navigatsiooniteabe koostamist, väljaandmist ja veeliiklejatele edastamist TRAM.

TRAM haldab kokku 1121 ujuvmärki, millest 198 on poid. TRAM-i omanduses 2022. a seisuga 134 püsimärki ning 651 ujuvmärki ning neile lisaks märkidele rendib TRAM välja sadamatele ujuvmärke, mida ka hooldab ja paigaldab. Ka haldab TRAM ametiabi korras ja lepingute alusel 72 tulepaaki. Kõik tulega püsimärgid (123) ja 145 ujuvmärki on monitooringus, s.t nende seisukorra kohta saadakse reaalajas infot.

Eesti püsimärgid erinevad paljuski nii suuruse kui konstruktsiooni poolest ning tihti on need raskesti ligipääsetavad. 14 püsimärki on kantud kultuurimälestiste riiklikusse registrisse arhitektuurimälestistena. Need eritingimused suurendavad märkide korrashoiu ja renoveerimise maksumust. Tuletornid on lisaks merekultuuripärandi ning kohaliku identiteedi lahutamatud osad ning selle asjaoluga tuleb nende renoveerimisel ja rekonstrueerimisel arvestada.

Ujuvmärkidest on kasutusel on nelja peamist tüüpi poisid – avamerel ja suurema sügavusega kohtades on kasutusel avamere jääpoid ja suured jääpoid ning madalates kohtades ja rannikumeres plastikust jääpoid ning väikesed jääpoid. Kõikidel poidel kasutatakse üht tüüpi laternat, mida nimetatakse jäälaternaks (varasemalt oli laternaid, mis ei sobinud jõesse).

Töid navigatsioonimärkidega korraldab TRAM-is navigatsioonimärgistuse üksus (NMÜ) koostöös laevastiku- ja haldusosakonnaga. Navigatsioonimärkide tehniline hooldus lähtub IALA (Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon) standarditest, soovitustest ja juhistest. Ujuvmärke hooldatakse lisaks Tallinnas ja Rohukülas asuvatele hooldusbaasidele ka Tartus ning osa teenuseid tellitakse teenusena partneritelt.

Navigatsioonimärkide kui andmeobjektide haldamine toimub navigatsioonimärkide infosüsteemis (NMIS), mis koosneb navigatsioonimärkide andmekogust (NMA), navigatsioonimärkide eksploatatsiooniinfosüsteemist (NME), kaugseires olevate märkide terminalidest ning 7 poitöölaeva tark- ja riistvarast ning neljast virtualiseeritud serverist.

NMA on andmebaas, mis sisaldab kõikide Eesti navigatsioonimärkide ajakohaseid andmeid. NMA andmed on sisendiks ka avaldatavale navigatsiooniteabele (s.h navigatsioonikaardid) ning kaardirakendusele Nutimeri.

Navigatsioonimärkide eksploatatsiooni ja jälgimist läbi GSM-võrgu korraldatakse NME kaudu. Kuna eeldatavasti lõppeb lähiaastatel 2G-andmeside teenuse pakkumine, tuleb seadmeid moderniseerida ja vanemad seadmed välja vahetada uute vastu. Seadmete moderniseerimine kajastub majanduskuludes ja uute soetamine tabelis nr 8.

Ujuvmärkidele ning nende osadele (kere, kett ja ankur) on igal märgil NME-s oma hoolduse intervall, millest lähtuvalt töid planeeritakse. Püsimärkide hooldusvajadus tuvastatakse regulaarsete ülevaatuste ja hoolduste käigus. Väiksemaid hooldus- ja remonditöid püsimärkidel teevad NMÜ töötajad ise, suuremad tööd tellitakse. NME oluline funktsioon on ka töökäskude edastamine TRAM-i poitöödega tegelevatele laevadele.

Navigatsioonimärkide asjakohasust ja riskide taset hinnatakse TRAM-i laevateede osakonna regulaarselt läbi viidava veete hindamise käigus ja kaalutletud otsuste tulemusena tühistatakse või lisatakse märke.

### **Navigatsioonimärgistuse teenuse mõõdikud**

Navigatsioonimärgistuse teenuse jaoks on kasutusel kaks mõõdikut – navigatsioonimärkide kasutatavus ning navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste ja ohtlike juhtumite arv. Navigatsioonimärgid on jagatud kolme tähtsuskategooriasse vastavalt IALA kasutatavuse kategooriatele (tabel 5).

*Tabel 5. Navigatsioonimärkide tähtsuskategooriad ja nende minimaalse kasutatavuse arvutamine*

Märgi kategooria	3 a kasutatavus
1	99,8%
2	99%
3	97%

Kasutatavus arvutatakse kolme aasta koondandmete põhjal järgnevalt:

$$\frac{\text{töökorras oldud aeg} - \text{rikkega oldud aeg}}{\text{kogu töökorras oldud aeg}}$$

Märkide kategooriad ja nende reaalne kasutatavus on näidatud NMA-s. Kui märk on ajutiselt tühistatud või ei tööta muul põhjusel, nii nagu navigatsiooniteabes avaldatud, arvestab NMA sellega kasutatavuse % arvutamisel ning kuvatakse uus %. Juhul kui talvised olud mõjutavad oluliselt ujumärkide tööd, siis avaldatakse üldine hoiatus, et ujumärgid ei pruugi olla õiges asukohas. Kui märgi kasutatavus jääb alla 95 %, soovitab IALA kaaluda selle tühistamist.

Eesmärk on, et navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste arv aastas on 0 ja ohtlike juhtumite arv aastas on väiksem kui 3.

### **Rahastuse vajadus**

Poide maksumus sõltub peamiselt nende suurusest. Ühe poi keskmine eluiga on 15 aastat. Tabelis nr 6 esitatud poide soetusvajadus on koostatud NME andmebaasist saadud poide vanuse alusel ja eeldusel, et eesmärk on hoida tänast navigatsioonimärgistuse kvaliteeti ja taset. Jäälaternate ostmisel lähtutakse eeldusest, et 2G-andmeside on kasutatav 2025. aasta lõpuni.

*Tabel 6. Erinevat tüüpi poide ja jäälaterna maksumus ning soetusvajadus 2023–2026*

Nimetus ja maksumus	2023	2024	2025	2026	Vajaduse selgitus
Avamere jääpoi 15 000 €				14	
Suur jääpoi 12 000 €				4	
Väike metallist jääpoi 10 000 €				14	
Väike plastikust jääpoi 11 666 €	15	15	24		
Jäälatern 5 000 €	10			10	

					Navigatsioonimärkide töö tagamine. Poide valmistamine on ettevõtete jaoks eritöö ja neid tuleb osta suuremas koguses. Kui poisid ei osteta järjepidevalt, pole võimalik tagada nõuetekohast navigatsioonimärgistuse teenust.
<b>Kokku maksumus</b>	<b>225000</b>	<b>166500</b>	<b>266400</b>	<b>268160</b>	

Püsimärkide (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid) rekonstrueerimise eelduseks on, et põhjaliku remondi vajalikuks intervalliks on keskmiselt 25 aastat (sarnase intervallini on jõudnud erinevad hinnangud). Kui võtta arvesse, et Eesti püsimärgid on keskmiselt oluliselt kauem remontimata, tuleb saavutatavaks intervalliks võtta 35 aastat ehk rekonstrueerida 3–4 navigatsioonimärki aastas.

Püsimärkide asemele, mille rekonstrueerimine pole otstarbekas, rajatakse uued. Püsimärkide rekonstrueerimise kava on esitatud tabelis nr 7. Kavva on püsimärgid järjestatud arvestades nende tehnilist seisukorda, olulisust navigatsioonimärgina ning kultuuriloolist väärtust.

Tabel 7. Püsimärkide rekonstrueerimise kava 2023–2026

Nr EST	Püsimärgi nimi	Kulu aasta	Maksumus	Märkused
374	Suurupi sihi alumine tuletorn	2023	650 000	REK
251	Tallinna sihi alumine tuletorn	2023	450 000	REK
913	Merise tulepaak	2023	250 000	Uus märk
100	Mohni tuletorn	2023	1 700 000	REK
380	Pakri tuletorn	2023	50 000	Projekt
860	Sorgu tuletorn	2023	80 000	Projekt
380	Pakri tuletorn	2024	780 000	REK
860	Sorgu tuletorn	2024	1 170 000	REK
780	Virtsu tuletorn	2024	50 000	Projekt
447	Norrby sihi alumine tuletorn	2024	300 000	Projekt+REK
155	Keri tuletorni II etapp 1.	2024	1 210 572	REK 2 aastat
155	Keri tuletorni II etapp 2.	2025	1 210 572	REK 2 aastat
780	Virtsu tuletorn	2025	430 000	REK
931	Lõu tuletorn	2025	200 000	Projekt+REK
448	Norrby sihi ülemine tuletorn	2025	370 000	Projekt+REK
943	Kaavi tuletorn	2026	500 000	Uus märk
932	Anseküla tuletorn	2026	500 000	Projekt+REK

Navigatsioonimärgistuse hoiumaksud on toodud tabelis nr 8.

Tabel 8. Navigatsioonimärkide rahastusvajadus 2023–2026

Navigatsioonimärgistus	2023	2024	2025	2026
Püsimärkide iga-aastased investeeringud	300 000	300 000	300 000	300 000
Püsimärkide rekonstrueerimine	3 180	3 510	2 210	1 000



	000	572	572	000
Ujumärkide soetamine	225 000	166 500	266 400	268 160
Navigatsioonimärgistuse majanduskulud üksuse	534 397	550 429	566 942	583 950
<b>Kulud kokku</b>	<b>4 239 397</b>	<b>4 527 501</b>	<b>3 343 914</b>	<b>2 152 110</b>

#### Võimalikud alarahastamisega kaasnevad ohud

Ebapiisav rahastus navigatsioonimärkide jätkusuutlikuks hooldamiseks ning uuendamiseks viib selleni, et märgid tuleb ühel hetkel tühistada, kuna ei suudeta tagada piisavalt kõrget kasutatavust ega seega vastavust rahvusvahelistele kokkulepetele, samuti ei ole tagatud hooldustöötajate ohutus. Märkide tühistamine viib meresõiduohutuse halvenemiseni ning suureneb intsidentide ja õnnetuste toimumise tõenäosus, mille likvideerimine nõuab oluliselt rohkem ressursse.

#### 4. Jäämurre

Jäämurdeteenuse korraldajaks on Eestis meresõiduohutuse seaduse § 50 lõike 1 kohaselt Transpordiamet. Määruse „Jäämurdetööde kord“ kohaselt on riigi poolt jäämurdjatega teenindatavateks sadamateks Kunda, Muuga, Tallinna ja Kopli lahe sadamad, Paldiski Põhjasadam, Paldiski Lõunasadam, Sillamäe ja Pärnu sadam. TRAM määrab vastavalt jääoludele piirkonniti jäämurdetööde alguse ja lõpu ning kehtestab jäämurdja teenust kasutavatele laevadele nõudmised (jääklass, masinavõimsus jne).

Igapäevast tööd, milleks on jäämurdjate tellimuste vastuvõtmine, karavanide koostamine, infovahetus jne, korraldab TRAM läbi mereinfosüsteemi EMDE. Jäämurdeteenuse osutamiseks kogub jääpiiril jäämurdja sadamatesse suunduvad laevad karavani ja viib nad läbi jää sihtsadamasse või sealt tagasi piirkonda, kus laev enam ei vaja jäämurdja abi. Jäämurde korraldamiseks on Eesti mereala jagatud Põhja regiooniks (Soome laht) ja Lääne regiooniks (Liivi laht). Talvede raskusastmete kirjeldamiseks on kokku lepitud kolm talve tüüpi: pehme, keskmine ja külm. (tabel 9).

Tabel 9. Jääkatte ulatuse alusel talvede tüüpideks jagamine

Pehme talv	Keskmine talv	Külm talv
Põhja regioonis ulatub jää Narvast Prangli saart läbiva 25. pikkuskraadini.	Põhja regioonis ulatub jää Hiiumaa põhjatipus oleva Tahkuna neemeni.	Soome laht ja Liivi laht on täielikult jäätunud ning Läänemere keskosas ulatub jää põhjast ja idast Gotlandi saareni (Gotlandi–Sõrve poolsaare paralleelini).
Pärnu laht on jääs (jää ulatub Pärnust Sorgu saareni).	Liivi lahes ulatub jää Pärnust Sõrve poolsaare tipuni.	

Jääkatte ulatus Eesti vetes sõltub perioodi valdavatest tuultest ja on seetõttu muutlik. Viimased kolmkümmend aastat on olnud ülekaalus keskmised (13) ja pehmed (13) talved. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuseks püsiv. Kliimamuutusest tulenevalt on oodata, et raskenevad hilistalvel jääolud, eriti Soome lahel.

2022. aasta seisuga tagatakse Põhja regioonis jäämurdeteenus Tallinna Sadama AS-lt renditava põhijäämurdjaga Botnica (leping kuni 2032. aastani) ja jäämurdjaga Tarmo (kuni 2028. aastani). Põhja regiooni vajatakse pidevalt kahe jäämurdja valmisolekut tulenevalt pikkadest vahemaadest jääpiiri ja sadamate vahel ning muutlikest jääoludest. Pehmetel talvedel on üks laev aktiivses kasutuses ja teist kasutatakse varulaevana esimese asendamiseks või täiendavalt jääolude raskenemisel. Keskmistel

talvedel on mõlemad laevad töös. Külmadel talvedel tuleb tagada kolmanda jäämurdja ressursid koostöös naaberriikidega.

Lääne regioonis vajatakse kahe jäämurdja valmisolekut. Pehmetel ja keskmistel talvedel on üks laev aktiivses kasutuses ja teist kasutatakse varulaevana esimese asendamiseks ning keskmisel talvel teenuse osutamiseks. Külma talve korral tuleb konkreetsest olukorrast tulenevalt hinnata jäämurdeteenuse ulatust. Lääne regioonis kasutatakse mitmeotstarbelist laeva EVA-316 ning varujäämurdjana vedurlaeva, mille eest makstakse jäämurdeperioodil valmisolekutasu.

Vanasadamat külastavad regulaarliine teenindavad parvlaevad on kõrge jääklassi ja võimsate käituritega, mis ei vaja jäämurdeteenust ning hoiavad jääoludes jäämurdja abita kasutatavana Tallinna lahe laevateed. Seoses koroonakriisiga on vähenenud Vanasadamas reisilaevade külastuste arv (2019. a 5069 ja 2021. a 4334). Muuga sadamas on laevakülastuste arv pigem kasvanud (2019. a 1869 ja 2021. a 2166). Teistes suuremates sadamates on laevakülastuste arv püsinud viimastel aastatel üsna stabiilsena.

Eesti sadamaid külastavate kaubalaevade mõõdud on viimastel aastatel läinud suuremaks ja need on muutunud tehniliselt jääoludes sõitmiseks sobivamateks (kõrgem jääklass, võimsamad käitured).

### Rahastuse vajadus

TRAM-i jäämurret teostavate olemasolevate laevade korrashoiuga seotud investeeringud kajastuvad laevastiku investeeringutes.

Seoses jäämurdja Tarmo eksploatatsioonist välja arvamise ja 2028. aastal on jäämurdeteenuse tagamiseks senisel kujul vaja soetada uus jäämurdja aastaks 2028. Sobilike jäämurdjate võimsus jääb vahemikku 9–12 MW, laius on minimaalselt 23 m, pikkus minimaalselt 80 m ja süvis jäämurdel maksimaalselt 7,5 m. 2022. aastal on sellise jäämurdja ehitusmaksumus TRAM-i hinnangul umbes 180 mln eurot. Kui soovitakse kasutada laeva jäämurdevabal perioodil rajatavate tuuleparkide ehitusel või muid teenuseid osutada, on otstarbekas ehitada multifunktsionaalne jäämurdja, mille maksumus on hinnanguliselt 220 mln eurot.

Aastateks 2025–2026 on uue jäämurdja ostmiseks planeeritud RES-is mõlemale aastale 36 mln eurot (tabel 10). Aastatel 2026 kuni jäämurdja eeldatava valmimiseni aastal 2028 tuleb arvestada suuremate summadega sõltuvalt valitud laeva maksumusest. 2022. aasta jooksul on laevaehituse maksumus märkimisväärselt tõusnud ja sellise tendentsi jätkumiseks peab ka tulevikus valmis olema. Hinnanguliselt võtab uue jäämurdja ehitus aega koos projekteerimisega 4–5 aastat.

Tabel 10. Jäämurdeteenuse osutamise kulud 2023–2026

Botnica kulud ilma kütuseta	2023	2024	2025	2026
Ööpäeva hind (koos 3% tõusuga alates 20.12.2025)	44 800	44 800	44 800	46 144
Lepingulisi jäämurde päevi aastas	122	123	122	122
Aastane kulu (koos 3% tõusuga alates 20.12.2025)	5 465 600	5 510 400	5 481 728	5 629 568
Täiendav prahiraha kulu - elekter, kaitasu, vesi	87 550	90 177	92 882	95 668
Kütus - miinimum, kui laev üldse väljas ei käi	61 800	63 654	65 564	67 531
<b>Botnica kulud kokku ilma kütuseta</b>	<b>5 614 950</b>	<b>5 664 231</b>	<b>5 640 173</b>	<b>5 792 767</b>
<b>Uue jäämurdja ehitus Tarmo asemele</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36 000 000</b>	<b>36 000 000</b>
<b>TRAM-I laevade jäämurdekulud</b>				
Pärnu varujäämurdja valmisolekutasu	100 000	100 000	110 000	110 000
Tarmo majanduskulud	450 000	450 000	450 000	570 000
EVA-316 majanduskulud jäämurde hooajal	100 000	100 000	110 000	110 000
Jäämurde kütus keskmine talv (prognoos 2022)	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
<b>TRAM-I laevade jäämurdekulud kokku</b>	<b>3 650 000</b>	<b>3 650 000</b>	<b>3 670 000</b>	<b>3 790 000</b>

<b>Kulud kokku keskmine talv (ilma Botnica kütusest)</b>	<b>9 264 950</b>	<b>9 314 231</b>	<b>45 310 173</b>	<b>45 582 767</b>

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.

Tulenevalt olude, teenuse kasutajate vajaduste ning riskide muutustest, on otstarbekas tellida hiljemalt 2023. aastal analüüs, mis hindab toimunud muutusi, nendega kaasnevaid riske, jäämurdjaturu seisu ning pakub välja alternatiivid jäämurdeteenuse osutamiseks tulevikus. Analüüs omab potentsiaalselt olulist lisaväärtust otsuste tegemisel seoses jäämurdeteenuse osutamisega. Analüüsi tellimiseks, mille maksumus on ca 150 000 eurot, rahastamiseks leitakse hiljemalt 2022. aasta lõpuks rahastuse allikas. Kuna jäämurdeteenust rahastatakse kaudselt kogutavast veeteetasust, tuleb vajadusel kaaluda tasumäärade tõstmist või leida muud rahastusallikad. Tulenevalt Covid-19 pandeemia mõjudest on 2022. aasta lõpuni veeteetase vähendatud 50 protsendi võrra.

### Teenuse mõõdik

Eesmärk on, et jäämurdeteenust vajavate laevade ooteaeg ei ole pikem kui 72 tundi, s.t selle aja sees on 100% teenust vajavatele laevadele seda osutatud.

### Võimalikud alarahastamisega kaasnevad ohud

Kuna ettevõtteid suuri tooraine ja muid varusid Eestis ei oma, vaid on üle mindud otsetarnetele regionaalsetest jaotuskeskustest, siis on sadamate jäävangi jäämine (jääolud ei võimalda olemasoleva jäämurdmisvõimsusega sadamate ekspluateerimist) tõsiseks ohuks kogu Eesti majandusele, mitte ainult transpordisüsteemile endale.

Ilma uue jäämurdja tellimise ja ehituse maksumuse planeerimiseta aastatesse 2025–2028 ei suudeta alates 2029. aastast tagada jäämurdeteenust sellisel kujul. See tähendab, et alates 2029. aastast on Põhja regioonis üks jäämurdja ja jäämurdeteenust suudetakse osutada senisel tasemel ainult pehmetel talvedel. Kuna prahtivate jäämurdjate turg on ettearvamatu, ei saa prahtimise võimalusega arvestada.

## 5. Laevastik

Laevastiku teenuse osutamise eesmärgiks on TRAM-i laevastiku osakonna koosseisu kuuluvate laevade tööks valmisoleku tagamine ametile pandud ülesannete täitmiseks. Laevastiku korrashoidu ning uuendamist korraldab laevastiku osakond. Laevu (tabel 11) kasutatakse töödeks navigatsioonimärkidega, takistuste eemaldamiseks veeteelt, veete mõõdistamiseks, jäämurdeks ning vajadusel reostustõrjeks. Kõik laevad peale Sektori, mis on prahtitud ilma meeskonnata, on riigi omanduses.

Tabel 11. Ülevaade veete hoiuks kasutatavatest laevadest

Jrk	Nimi	Otstarve	Ehitus aasta	Lisainfo	Piirkond
1	Tarmo	jäämurdja	1963	vajab kaasajastamist	meri
2	EVA-316	poilaev/jäämurdja+ reostustõrje	1980	ümber ehitatud 2006, klassiremont 2026	meri
3	Sektor	poilaev + reostustõrje	1985	jääklassiga, prahileping lõppeb 30.11.2023	meri
4	Jakob Prei	mõõdistuslaev	2012		meri
5	EVA-320	mõõdistuslaev	1997		meri
6	EVA-301	mõõdistus/poilaev	2007		siseveed
7	Kaja	mõõdistuskaater	2019	saab viia kuhu vaja	treileril

8	EVA-318	poilaev	1994	ekspluatatsiooni lõpp 2026	meri
9	EVA-317	poilaev	1994	rekonstrueeritakse 2022	meri
10	EVA-302	poilaev	2007		siseveed
11	EVA-325	poilaev	2002		siseveed
12	EVA-326	teeninduskaater	2006		meri
13	EVA-327	teeninduskaater	2007		siseveed

Tööd navigatsioonimärkidega ja takistuste kõrvaldamist veeteelt tellib laevastiku osakonnalt navigatsioonimärgistuse üksus. Mõõdistamiseks tellib laevad oma kasutusse hüdrograafiaosakond. Jäämurdetöid korraldab vastavalt jääoludele laevastiku osakond. Lisaks korraldab laevastiku osakond ametiabi taotluste alusel vedusid väikesaarte.

Ujuvmärkide paigaldamiseks on TRAM-il merealadel kasutada mitmeotstarbeline laev EVA-316 ning poilaevad EVA-317 (rekonstrueeritakse 2022. a), Sektori ja EVA-318.

Sisevetel on töödeks ujuvmärkidega kasutusel väikese süvisega poilaevad EVA-302 ja EVA-325 ning mitmeotstarbeline laev EVA-301. Väiksemateks töödeks on merel kasutada kraanaga varustatud teeninduskaater EVA-326 ning sisevetel analoogne EVA-327

Hüdrograafilisteks mõõdistusteks on kasutada neli laeva (EVA-301, EVA-320, Jakob Prei ja Kaja). Mõõdistuskaatrit Kaja on võimalik treileriga vajalikku kohta liigutada.

Jäämurdeks kasutatakse laevu EVA-316 ja Tarmo.

## Rahastuse vajadus

Laevade suuremad investeeringud on üldiselt ette teada (tabel 12), kuna need on seotud seadmete töötundide arvu ning regulaarsete ülevaatustega. Igal aastal tehakse kõikidele laevadele põhja ülevaatus ning n-ö klassiülevaatus kaks korda viie aasta jooksul, kuid mitte pikema vahega kui 36 kuud. Klassiülevaatus käigus vaadatakse üle kõikide laeva süsteemide nõetele vastavus ning väljastatakse klassi nõuetele vastavuse tunnistus. Järelevalvet laevadele teostab ning nõuetele vastavuse tunnistuse väljastab TRAM-i laevade järelevalve osakond.

Töötatud tundide alusel on vastavalt masinate kasutusjuhendile planeeritud Jakob Prei peamasina remont 2025. aastal ja EVA-301 peamasina remont 2026. aastal.

Kui laevade eluea pikendamine on laeva asendamisest soodsam, siis seda ka tehakse. 2026. aastal on EVA-316 puhul klassiülevaatus tegemiseks plaanis erinevate vananenud seadmete kaasajastamine. EVA-318 puhul on laeva kapitaalremondi maksumus hinnatud uue ehitamisest kallimaks ja seega on 2025. aastal planeeritud uue väikese poilaeva ostmine.

Laeva erinevad amortiseerunud seadmete (navigatsiooni- ja ohutusseadmed ning olmetehnika) uuendamine on planeeritud EVA-325 puhul aastatesse 2023 ja 2026.

Jäämurdja Tarmo on planeeritud hoida käigus kuni 2028. aastani ning et laev oleks kasutatav, nõuab see investeeringutena laeva kaasajastamiseks keskmiselt 1 mln eurot aastas.

Sektori prahiraha kajastub 2023. aastal majanduskuludes. Kui prahtimist on uue laeva ostmise asemel plaanis jätkata, tuleb sarnase summaga (praegu 320 000 € + 20% = 384 000 € ) arvestada ka järgnevate aastate majanduskuludes. Sektori dokiremont on 2023. aastal vaja teha sõltumata sellest, kas laev tagastatakse või pikendatakse lepingut.

Planeeritud kuludele lisaks tuleb arvestada, et vanade laevade käigus hoidmisega kaasnevad ettearvamatud rikked ja kulud.

Tabel 12. Laevastiku kulud 2023–2026

Laevastik	2023	2024	2025	2026	Vajaduse selgitus
Uus poilaev Sektori asemele	4 000 000	10 000 000	1 000 000		Sektori rendilepingu lõpp 30.11.2023. Navigatsioonimärgistuse töö ei ole tagatud planeeritud tasemel.
Uus väike poilaev EVA-318 asemele			5 000 000		EVA-318 eluea lõpp, laev ehitatud 1994. Navigatsioonimärgistuse töö ei ole tagatud.
Jakob Prei dokiremont ja peamasina reduktorite remont			450 000		Laeva merekõlblikkuse dokumendid kaotavad kehtivuse. Peajõuseadme reduktorite remont on vaja läbi viia vastavalt töötundide graafikule.
Sektori dokiremont	600 000				Laeva merekõlblikkuse dokumendid kaotavad kehtivuse.
EVA-320 dokiremont		120 000			Laeva dokumendid kaotavad kehtivuse.
Tarmo remont ja kaasajastamine (eluea pikendamine kuni 2028 )	1 000 000	1 500 000	240 000	1 300 000	On vaja säilitada laeva merekõlblikkus vastavalt kinnitatud laeva eluea pikendamise programmile.
EVA-301 peamasina remont				110 000	Kapitaalremont vastavalt valmistajatehase juhendile, vastasel juhul kaotab laev merekõlblikkuse.
EVA-325 dokiremont ja kaasajastamine	110 000			50 000	Peamasinat remont vastavalt valmistajatehase juhendile, vastasel juhul kaotab laev merekõlblikkuse.
	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Vajaduse selgitus</b>
EVA-316 dokiremont ja kaasajastamine	250 000			4 000 000	Laeva merekõlblikkuse säilitamine. Vastavalt laeva eluea pikendamise programmile, amortiseerunud peajõuseadme muundurite vahetus.
Laevastiku	5 960 000	11 620	6 690 000	5 460 000	

investeeringud kokku		000			
Laevastiku majanduskulud	1 769 000	1 384 000	1 426 000	1 454 000	
<b>Kulud kokku</b>	<b>7 729 000</b>	<b>13 004 000</b>	<b>8 116 000</b>	<b>6 914 000</b>	

### Teenuse mõõdikud

Eesmärgiks teenuse osutamisel on, et kõik laevad on valmis teenuse osutamiseks ning laeva rikestest ja meeskonnast tulenevate laeva seisupäevade arv on väiksem kui 15.

### Võimalikud alarahastamisega kaasnevad ohud

Kuna remondid on planeeritud ettenähtud tundide alusel, viib remontide ära jätmise rikete ja potentsiaalselt oluliselt suuremate kulutusteni. Kohustuslikud dokiülevaatused ja nendega kaasnevad põhja, kere ning seadmete uuendamised ja remondid on eeldused klassitunnistuse saamiseks. Ilma klassitunnistusega ei tohi laevaga opereerida.

Kui laevad ei ole kasutatavad, ei ole nendega võimalik navigatsioonimärgistuse, jäämurde ega mõõdistamise teenust senisel kujul ega tasemel osutada.

Laevade korraliste hoolduste ja remontide tähtsust suurendab asjaolu, et asendusi pole laevadele Eestist võtta ja ka kaugemalt laevade leidmine on keerukas ning aeganõudev tegevus.