

KINNITATUD
kliimaministri ...
käskkirjaga nr ...
Lisa

Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027

Programmi üldinfo

Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
Valdkonna arengukava/ Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 Transpordi ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus.
Programmi periood	4 aastat (2024–2027)
Peavastutaja (ministeerium)	Kliimaministeerium (KLIM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM) ja Riiigilaevastik (RL)
Kaasvastutaja ministeerium ja selle valitsemisala asutused (ühisprogrammi puhul)	–

Sisukord

Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027	1
Sisukord.....	2
Sissejuhatus	4
1. Programmi eesmärk ja mõõdikud.....	6
2. Rahastamiskava (tuhandetes eurodes) - täpsustamisel	8
3. Hetkeolukorra analüüs	8
Üldist	8
Raudteetransporditaristu	14
Veetransporditaristu	16
Õhutransporditaristu	16
Maanteetransporditaristu	17
Rattastrateegia	19
4. Olulised tegevused 2024–2027 eesmärkide täitmiseks	19
Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	19
Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks	20
Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	21
Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks.....	22
Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava linnakeskkonna arendamiseks.....	22
Tunneli rajamiseks.....	23
Ohutuse suurendamiseks	23
Liikuvuse arendamiseks	23
5. Meetmed ja programmi tegevused	24
5.1. Meede 1. Transpordi konkurentsivõime	24
Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	26
Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	27
Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	28
Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	29
Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	30
Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	31
6. Programmi juhtimiskorraldus	33
7. LISAD	36
LISA 1 Mõõdikute selgitused.....	37
Transpordi tulemusvaldkonna mõõdikud = programmi mõõdikud	37
Meede 1. Transpordi konkurentsivõime	38
Programmi tegevus 1.1. Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid	39
Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	40
Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid	40
Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	41
Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	41
Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	42
LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes	44

1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid	44
1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid	44
1.3. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid	45
1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid.....	46
1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond.....	46
1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	46

Sissejuhatus

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

TLAK-i üldeesmärgi elluviimiseks on koostatud kaks programmi:

- 1) **Transpordi ja liikuvuse² programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Ühistranspordi³ programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist.

Transpordi ja liikuvuse programm (edaspidi programm) on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmpõhiseks eelarvestamiseks Kliimaministeeriumis (edaspidi ka KLIM). 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 nendesse 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“⁴, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁵ ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ning taristu ehitamisel ja rekonstrueerimisel kaudselt ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö käivate inimeste osakaal“ sihttasemete saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemesse ning arvestab asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse

¹ <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/transpordi-tulevik>

² **Liikuvus** on laiem mõiste ning ühistransport ja selle korraldus on vaid osa liikuvusest. Liikuvust defineeritakse laiemalt kui liikumisvõimalust ja võimalust jõuda ühest kohast teise, kasutades igapäevaste vajaduste rahuldamiseks üht või mitut transpordiliiki, sealhulgas arvestades mitmekülgset inimeste ja kauba liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

³ **Ühistransport** ehk ühisveendus on **siseriiklik regulaarliinidel põhinev reisijate vedu**, mis on mõeldud üldsusele kasutamiseks. Ühistranspordiks ei loeta taksot, renditud autot ega tellitud bussi. Ühistranspordiga saab liigelda nii õhus, maal kui ka vees. Enamik ühistranspordist toimib sõidugraafiku alusel. Ühistranspordi kavandatakse ja korraldatakse vastavalt nõudlusele, soodustades seeläbi ühissõidukite eeliskasutamist ning vähendades ühiskonna sotsiaalseid ja majanduslikke kulutusi transpordile, energiale ja taristule.

⁴ <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

⁵ <https://www.valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

ruumi⁶ aluspõhimõtetega. Transpordi tulemusvaldkond panustab kaudsemalt ka teistesse „Eesti 2035“ sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

Transpordi tulemusvaldkonna programmide planeerimistasandites tehakse 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi. Kuivõrd Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega⁷ korraldatakse senine Keskkonnaministeerium ümber Kliimaministeeriumiks ja Maaeluministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiks, kus Rahandusministeeriumi regionaalvaldkonda puudutavad ülesanded lähevad Rahandusministeeriumilt üle Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning Sotsiaalministeeriumi töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavad ülesanded Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja siseriikliku ühistranspordi koordineerimine Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, siis sellest tulenevalt muudetakse ka ministeeriumide valitsemisala ülesandeid ja valitsusasutuste alluvust. Ministeeriumide ümberkorraldamisel korraldatakse ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärke ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**. Sellest tulenevalt on edaspidi transpordi tulemusvaldkonnas kaks tegevuspõhise riigieelarve programmi.

Rohkem infot leiab erinevate perioodide programmide ja aruannete kohta nii Kliimaministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehelt⁸.

⁶ <https://www.kul.ee/media/60/download>

⁷ Leitav eelnõude esitamise süsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-4dc8e39be9bd>

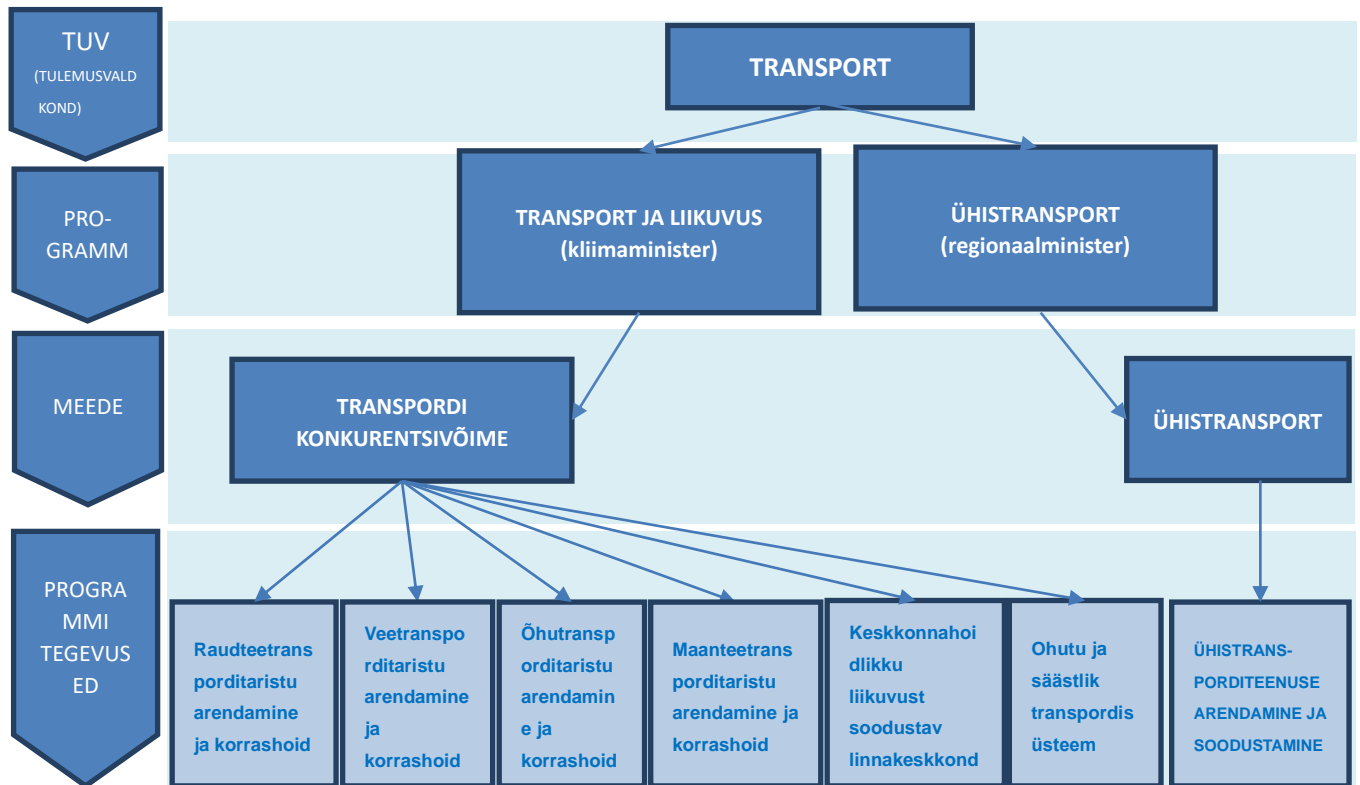
⁸ Tegevuspõhine riigieelarve Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lehel (arhiiv kuni 2023—2026): <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>; KLIM: www.kliimaministeerium.ee

1. Programmi eesmärk ja mõõdikud

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid ja mõõdikud on kajastatud TLAK-is, mida viiakse ellu transpordi ja liikuvuse ning ühistranspordi programmides toodud tegevuste abil. Samas transpordi tulemusvaldkonnas transpordi ja liikuvuse programmi ning tulemusvaldkonna mõõdikud kattuvad programmi mõõdikutega, kusjuures ühistranspordi programm aitab niisamuti olulisel määral panustada TLAK mõõdikusse: „transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“.

Siseriikliku reisijateveo korraldamise ja selle arendamisega seotud eesmärkide elluviimise eest vastutab regionaalminister (TLAK tasandil on see eelkõige tegevussuund 2 ning mõõdikud „Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%“, mis kattuvad ka „Eesti 2035“ mõõdikutega) läbi ühistranspordi programmi rakendamise. Lisaks liiguvad Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi vastutusse üle ka eelnevalt kehtinud transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi meetme 2 programmi tegevuse 2.1 mõõdikute planeerimise ja täitmise kohustus.

Joonis: Transpordi tulemusvaldkonna programmipuu



Tabel 1: Programmi mõõdikud

Programmi eesmärk:		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 keskkonnamoormus.							
TUV ja programmi mõõdikud	Trendid	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)		

Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena ⁹ (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)	↘	55 (eesmärk: 46)	44	42	40	38	36
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena ¹⁰ (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)	↘	367 (eesmärk: 322)	316	309	302	295	288
Transpordi CO ₂ -heitkogused ¹¹ , kt CO ₂ ekv (Eesti 2035 mõõdik: Kasvuhoonegaaside heitkogused transpordisektoris (sihttase 1700 kt CO ₂ ekv) TLAK mõõdik: transpordi CO ₂ e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga)	↘	2051,89* * CO ₂ ekv 2358 kt CO ₂ ekv (2021)	2103,37* * CO ₂ ekv 2188,68 *** kt CO ₂ ekv	2089,95* * CO ₂ ekv 2222,36 *** kt CO ₂ ekv	2040,04** CO ₂ ekv 2223,91* ** kt CO ₂ ekv	2006,09** CO ₂ ekv 2201,70* ** kt CO ₂ ekv	1969,55** CO ₂ ekv 2164,45* ** kt CO ₂ ekv
Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) ¹² (TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)	↗	23	30	40	75	100	120
Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga ¹³ (TLAK mõõdik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)	↗	22%	23%	24%	26%	28%	30%
Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv ¹⁴	↗	33	≥25	≥29	≥50	≥55	≥60

⁹ Allikas: Transpordiamet

¹⁰ Allikas: Transpordiamet

¹¹ Allikas: KLIM

¹² Allikas: KLIM

¹³ Allikas: Statistikaameti tabel [TS121](#)

¹⁴ Allikas: AS Tallinna Lennujaam

(TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)							
--	--	--	--	--	--	--	--

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast. Mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1

** Heitkogused TLAK prognoosi järgi 2020. a

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

2. Rahastamiskava

Tabel 2: Programmi eelarve*	Eelarve			
	2024	2025	2026	2027
Programmi kulud	-687 055 900	-762 722 391	-808 068 708	-364 432 772
<i>meede 1: Transpordi konkurentsivõime</i>	-687 055 900	-762 722 391	-808 068 708	-364 432 772
<i>programmi tegevus 1.1: Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	-376 965 714	-472 057 342	-520 455 301	-78 966 191
<i>programmi tegevus 1.2.: Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	-18 571 652	-23 437 095	-21 633 333	-21 288 763
<i>programmi tegevus 1.3.: Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	-10 303 892	-10 301 966	-10 300 905	-10 293 371
<i>programmi tegevus 1.4.: Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid</i>	-227 758 021	-213 086 636	-207 125 502	-185 621 733
<i>programmi tegevus 1.5.: Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond</i>	-41 259 483	-19 945 054	-25 243 331	-55 225 002
<i>programmi tegevus 1.6.: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem</i>	-12 197 138	-23 894 297	-23 310 337	-13 037 712
Programmi eelarve kokku	-687 055 900	-762 722 391	-808 068 708	-364 432 772

Tabel 3: Programmi eelarve investeringutega*	2024	2025	2026	2027
<i>kulud</i>				
<i>sh välisotused ja kaasrahastus investeringud</i>				
<i>sh välisotused ja kaasrahastus mitterahalised kulud</i>				
Programmi eelarve kokku				

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:

- 2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **33 regulaarliinini**. Pandeemiaga seotud piirangute lõppemise järgselt paranes oluliselt reisijate ühenduvus nii Euroopa pealinnade kui turismi meelispaikadega. Õhusõidukid on mahult suuremad ning väljumisajad atraktiivsemad, sobides paremini ka ärikliendile jõudmaks nii Eestisse kui Eestist välja.

- 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm Euroopa Investeeringuspangalt (EIB) ja Euroopa Komisjonilt (EK) heakskiidu. 2022. a toimus kaks väljamakset, summades 9,06 mln eurot ja 22,997 mln eurot. Programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise (vesiniku valmidusega) parvlaeva ja Elroni 10 täiendava elektrirongi hankimine. Sõlmiti leping kümne uue kaheüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 13 607 017 eurot.
- 2022. aastal jätkusid ettevalmistustööd Paldiski Lõunasadamasse uue kai rajamiseks. Investeeringut kaasrahastatakse Euroopa Komisjon 20 miljoni euro ulatuses läbi sõjalise mobiilsuse projekti EstMilMob, mille eesmärk on parandada Tapa linnaku suunalisi transpordiühendusi järgmise viie aasta jooksul ning rajada meretuuleparkide hooldamiseks vajalikud kaid ning tagamaad. Kai ja tagala ala planeeritud valmimisaeg on 2025. aasta suvel.
- 2022. aastal jätkusid ettevalmistudes uue jäämurdja alusuuringu hanke ettevalmistamiseks, millega jõuti lepingusse 2023. aastal. Uuring valmib 2023. aasta lõpuks. Paralleelselt on jätkunud uue jäämurdja ehituseks vajalike vahendite otsimised. Septembris esitati taotlus MILMOB'i.
- 2022. aastal jätkusid navigatsioonimärkide korrallised uuendamised ning veeteede süvendamised.
- 2022. aastal tehti investeeringuid riigile kuuluva AS Saarte Liinide poolt sadamate arendustesse 4,8 mln euro eest. Investeeringud puudutasid peamiselt 16 sadamat. Suurimad investeeringud olid seotud Roomassaare sadama kai nr 1 ja ujuvkaide rekonstrueerimise ning laiendamisega suurusjärgus 1,4 mln eurot.
- 2022. aastal viidi läbi meremajanduse konkurentsivõime tõstmiseks vajaliku uue laevanduspaketi kaasamised ning koostati kontseptsioon. Uus regulatiivsete meetmete pakett peab valmima 2026. aastaks.
- 2022. aastal tehti ettevalmistusi uue ameti loomiseks, et koondada kõik riigile kuuluvad tsiviillaevad ühe ameti alla. Koondamise eesmärgiks on laevastike efektiivsem kasutus ja haldamine ning kulude kokkuhoid. 01.01.2023 loodi Riigilaevastik, mis alustas täiemahulist tööd 01.07.2023.
- 2022. aastal valmis strateegiadokument „Meremajanduse Valge raamat“ ning Rahvusvahelise merendusorganisatsiooni IMO riigisisene strateegia.
- 2022. aastal lõppes Mereõiguse revisjon, mis algas 2014. a kevadel eelmise struktuurivahendite programmiperioodil 2007-2014 programmi „Parema õigusloome arendamine“ raames ja lõppes 20. oktoobril 2022 viimase eelnõu – kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu – esitamisega Vabariigi Valitsusele heakskiitmiseks.
- 2022. aastal tegeleti tulenevalt täiemahulise Venemaa agressiooniga Ukrainas rahvusvaheliste sanktsioonide rakendamisega.
- 2022. aastal kinnitas majandus- ja taristuminister transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetuse andmise tingimused perioodil 2021–2027, mille alusel alustati raudteede õgvendamise ja elektrifitseerimise projektide elluviimist ning Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitust.
- Alates 1. aprillist 2022. a võeti kasutusele uued Põhja-Eesti 30 päeva ühispileti tooted, mis võimaldavad kasutada erinevaid transpordiliike ühe piletitootega nii Tallinnas kui Harjumaal (sh rong, maakonnaliinid). See on oluline samm selles suunas, et inimestel ei oleks ühistranspordi kasutamisel piire, vaid nad saaksid seda teha erinevate transpordiliikide üleselt. See on pikema visiooni üks samm, mis on tehtud.
- Välja on arendatud nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamiseks planeerimissüsteemid, mida on võimalik ja eesmärk kasutusele võtta projekti lõppedes laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.

- Raudteede vallas eraldati 2022. aastal ASile Eesti Raudtee riigieelarvest Haapsalu raudtee II etapile täiendavalt 485 964 eurot, mille raames teostati ettevalmistavaid tegevusi Turba–Rohuküla raudteelõigu ehitamiseks.
- Maanteede puhul teostati 2022. aastal erinevaid remonttöid kokku 1674 km teelõigul (sisaldab ehitust, rekonstrueerimist, remonti ja tolmuwabade katete ehitust). Ehitati 25 km ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti 6 silda ja 40 km ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati 40 km kruusateelõigule. Ehitati ümber 35 liiklusohklikku kohta.
- 2022. aastal tuli maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu liiniveo mahule juurde 8%, s.o 3 832 tuh km.¹⁵
- Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva¹⁶ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud. Laev valmib 2026. aastaks.
- Aastatel 2020–2022 hukkus maanteedel liikluses keskmiselt 55 inimest (2019–2021 keskmisena 55 ja 2018–2020 keskmisena 59). Liiklusohutusprogrammi 2022. aasta sihtasemest enam vähenesid jalakäijate ja sõitjate hukkumised. Jätkus positiivne trend linnaliikluses. Tallinnas vähenes liikluses hukkunute arv 9-lt 4-le, kuid endiselt on kõrge liikluses hukkunud jalakäijate (3) arv. Kui jätta kõrvale kergliikuriga toimunud ühesõidukiõnnetused, siis vähenes oluliselt ühesõidukiõnnetuste arv. Kasvas joobekontrollide arv, kuid roolist tabatud alkoholi või narkootilisi aineid tarbinud juhte tabati vähem, mistõttu on põhjust eeldada, et alkoholi mõju all liikluses osalevate juhtide üldine arv on langustrendis.
- 2022. aastal tehti koostöös Keskkonnaministeeriumiga Vabariigi Valitsusele ettepanek toetada ja käivitada 1 miljoni euro suuruse fondiga (piloot) toetusmeede kortermajade juurde elektriautode laadimistaristute arendamiseks. Täpsem sisu ja sihistamine toimub 2023–2024.

Transpordi tulemusvaldkonnas on aga jätkuvalt palju väljakutseid:

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, uue raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtt;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse kasvatamine (eelkõige uutes hangetes säästlike kütuste eelistamine);
- 1435 mm rööpalaiusega põhja–lõuna suunalise rahvusvahelise raudteeühenduse loomine ja selleläbi Eesti ühendamine Euroopa raudteevõrgustikuga;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine;
- TEN-T nõuetele vastavate põhimaanteede ehituse rahastamine;
- jalgrattateede põhivõrgustike arendamine ja selle toetamine suuremates linnades;
- liiklusohutuse suurendamine maismaal, õhu- ja veeteedel;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine;
- alternatiivkütuste taristu direktiivi ülevõtmine¹⁷ ning elektrilaadimistaristu laiendamine ja vesinikkütuse laadimistaristu väljaehitamine vastavalt direktiivis sätestatud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele;

¹⁵ Ligi 80% maakondlikku bussiliiklust teenindavatest bussidest on nooremad kui kümme aastat ja nendest omakorda 17% on keskkonnasõbralikud gaasibussid. Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/bussiliinid>

¹⁶ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO2e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega“.

¹⁷ EN direktiiv 2014/94/EL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN> ja poliitiline kokkulepe alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta https://estonia.representation.ec.europa.eu/uudised/poliitiline-kokkulepe-alternatiivkütuste-taristu-kasutuselevotu-kohta-2023-03-28_et

sealhulgas meremajanduse väljakutsed:

- meremajanduse konkurentsivõime tõstmine ja uue konkurentsivõimelise laevanduspaketi kontseptsiooni väljatöötamine koos laevaregistrite reformiga;
- Riigilaevastiku erinevate nutikate ja innovaatiliste lahenduste rahastus, mis võimaldavad vähendada emissiooni ja suurendada efektiivsust (lisaks võimelünkade parendamine);
- kohanemine ja jätkusuutlik sadamate toimimine sanktsioonidest tingitud kaubamahtude drastilise vähenemisega;
- kaldaelektriühenduste ja alternatiivkütuste taristu väljaehitamine TEN-T sadamates tulenevalt Euroopa kliimapaketi nõuetest;
- väikesaarte ja suursaarte laevaliinide dekarboniseerimine;
- rahvusvaheliste laevaühenduste dekarboniseerimine ning rohekoridoride loomine Soome ja Rootsiga;
- jäämurde teenuse baasrahastus ei kata lepinguga võetud kohustusi;
- jäämurde võimekus ei ole piisavalt tagatud ja vajalik on uue jäämurdja ehitamine asendamaks 60. aastast jäämurdjat Tarmo;
- väikesaarte uue parvlaeva ehitamise rahastamine;
- merenduses ÜRO, EL valdkondliku regulatiivse raamistiku hüppelise mahuga toimetulek olemasolevate vahendite piires;
- sanktsioonide rakendamisest tulenev täiendav järelevalve koormus vajab püsivat lahendust;
- teadus- ja arendustegevuse ebapiisav rahastus merendusvaldkonna arendamisel.

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

Transpordisektori CO₂-heitkoguste vähendamine. Programmi eelnõu koostamise hetke prognoosi kohaselt TLAKis püstitatud CO₂ vähendamise eesmärki ei saavutata. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ raames Eestile võetud CO₂ heite vähendamise kohustus proportsionaalse sektorite jaotuse korral on aga arengukavaga võetud eesmärgist veelgi kõrgem (tinglikult 1600 kt CO₂ ekv 2030. aastaks). Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 transpordi heide ca 1990 kt, seega ca 390 kt kliimapaketi eesmärgist suurem heide. Transpordi sektori CO₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset kohustust hakata soetama kauplemisturult CO₂ ühikuid, mis on lisakoormus eelarvele olukorras, kus on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks.

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

TLAK mõõdik: transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 1700 kt CO₂ ekv-ni aastaks 2035. Prognoosimiseks on kasutatud Eesti Keskkonnauuringute Keskuse kasvuhoonegaaside (KHG) prognoose ning tegelike tasemete jaoks KHG inventuuri aruandeid. Kavandatud KHG vähendamise

trajektoor vastab TLAKis määratud sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid.

Tulemusvaldkonna vastava mõõdiku sihttase 2022. aastal oli 2051 kt CO₂ ekv, mida täpsustatud vaheprognooside järgi 2022. aastal ei saavutata (2021. a tulemus oli 2 357,73 kt CO₂ ekv ning prognoosi järgi on 2022. aastal transpordi KHG heitkogused 2157,68 kt CO₂ ekv) ning praegusel trajektooriga on aastal 2035 transpordi heide u **1521,77¹⁸ kt CO₂ ekv**. CO₂-heitmete sihttaseme ületamine 2021. aastal nii suures ulatuses (ca 390 kt) on seotud sellega, et Covidi mõju prognoositi suuremaks (ja transpordiheidet selle võrra väiksemaks), kui see tegelikult liikumiste vähenemisel oli. CO₂-heidet kergitas tervisekriisist taastumine, mis innustas inimesi aasta varasemaga võrreldes rohkem reisima¹⁹. Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, samas tõusis kodust töötamise osakaal ning autoga liikumiste kogumaht jätkuvalt kasvab ning Eestis soetatavad uued autod on võrdlemisi suure kütusekuluga.

TLAKi meetmetest ei ole näiteks rakendatud muudatusi aktsiisipoliitikas (aktsiiside loogika ümber korraldamist selliselt, et nende määrad sõltuksid kütuste energiamahukusest ja eriheitest), ning kaubaveo liikumist maanteelt raudteele pole oodatud mahus toimunud. Eesti õigusesse on ülevõtmisel Direktiiv 2022/362, millega on ajakohastatud ja täiendatud varasemat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest. Menetlemisel on liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu, millega suurendatakse ja diferentseeritakse vastavalt ka teekasutustasu määrasid viisil, mis võimaldab enam rakendada “kasutaja maksab, saastaja maksab” printsiipi. Tasumäärade tõstmisel **vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt umbes 2,41 kt** võrra 2024–2025. aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Täiendavalt on ettevalmistamisel veeteetasude süsteemi muudatused, millega diferentseeritakse tasud vastavalt *Clean Ship Indexile* (CSI) või sarnase rahvusvahelise indeksi alusel. Laevad, mis on suurema keskkonnamõjuga hakkavad tulevikus suuremat veeteetasu maksma.

Lisaks on ehitamisel uus ligi null-emissiooniga suursaarte parvlaev, mis valmib 2026. aastal, mis panustab ESR eesmärkide täitmisesse ca 3 kt võrra.

Samuti on juba teada osade seatud eesmärkide täitmise hilinemine võrreldes arengukavas kavandatud, nt **Rail Balticu** ajakavast hilisem valmimine.

Lisaks tuleb arvestada, et praegused prognoosid ei hinda EL Kliimapaketi „Fit for 55“ mõjusid, küll aga on jõutud kokkuleppele, et ESR sektorite²⁰ (sh transpordi) emissioone tuleb 2030. aastaks vähendada 24% võrra. Tegemist on sektorite ülese eesmärgiga ning sektorite vahelist jaotust ei ole Eestis seni kokku lepitud. Kui eesmärk rakendub transpordisektorile solidaarselt, peab transpordisektori heide olema aastal 2030 veelgi väiksem (hinnanguliselt 1600 kt CO₂ ekv) kui arengukavas seatud siht (1700 kt CO₂ ekv).

Rohepoliitika ekspertrühma soovitudele tuginedes tuleb KHG heitkoguste vähendamiseks jätkata integreeritud ühistranspordi võrgustike uuendamise, integreerides need transpordiliikide vaheliselt ja teiste liikuvusteenustega. Samuti tuleb edasi töötada säästva liikuvuse meetmete elluviimisega, nt

¹⁸ EKUK prognoos, kui arvesse võtta juba olemasolevad meetmed. Kuna EKUKi senised prognoosid erinevad tegelikkusest päris suures mahus, siis tuleb hetkel 2035. aasta trajektoori prognoosi suhtuda teatava ettevaatlikkusega. Programmi eelnõu koostamise seisuga (2023) on 2035. aastal 1521,77 kt CO₂ ekv eeldatavasti saavutatav elektriautode laialdasema kasutuselevõtu korral.

¹⁹ <https://kliimaministerium.ee/uudised/2021-aasta-kasvuhoonegaaside-loppinventuur-naitab-heite-suurenemist>

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

rattateede ehitamisega ja elektriautode laadimistaristu väljaarendamisega. Lisaks tuleb töötada välja täiendavaid meetmeid, sh alustada tulevikukindla transpordi maksustamise süsteemi välja töötamist koostöös Rahandusministeeriumiga. Rohepoliitika ekspertrühma soovitude ja sobilike meetmete välja töötamisega tegeletakse.

Arengukava ja programmi korrigeeritakse vastavalt kokku lepitud Jõupingutuste jagamise määruse²¹ siseriiklikele eesmärkidele ja 2023. aastal eeldatavasti kinnitatava rohepoliitika tegevuskava lõplikule variandile.

Täiendavalt on vajalik **investeerida TEN-T sadamatesse kaldaelektriühenduste rajamiseks ning alternatiivkütuste taristu loomiseks** tulenevalt EL'i ESR, FuelEU, AFIR, ETS nõuetest, mille järgi peab taristu olema valmis 2030. aastaks, et laevad üle 5000GT saaksid sadamas seisuajaks ennest kaldaelektrivõrku lülitada.

Lisaks on vajalik investeerida ka **riigisisesse parvlaevaliikluse dekarboniseerimiseks**, millega koos tuleb investeerida ka kohalike sadamate ümberehitusse. Kohalikud parvlaevaliinid panustavad ESR eesmärkide täitmisesse.

Täiendavalt pakub võimalusi alternatiivkütustele üleminekuks **riigile kuuluvate laevade üleviimine alternatiivkütustele**, mis võib tekitada mahuliselt püsivat nõudlust alternatiivkütuste tootmiseks, mis seni on olnud takistuseks investeeringute tegemisel.

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

Kaubavahetuses on väljakutseks **kaupade transportimise suunamine maanteelt raudteele** (nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt). Vaadata tuleb perspektiive põhja-lõuna- ja läänesuunalises koridoris. Raudtee moderniseerimine peab lisaks reisirongiliikluse teenindamisele panustama maksimaalselt ka kaubaveo teenindamisse.

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

Olulisemaks on muutunud ka **toimepidevuse tagamine läbi veeteede avatuna hoidmise**, sest pinged Ukraina sõja tõttu on tõstnud riske Suwalki koridori avatuna hoidmine kriisisituatsioonis, mistõttu on vaja multifunktsionaalset jäämurdjat, et tagada olenemata aastaajast ning jäätingimustest kaupade ja varustuse liikumine Eestisse.

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

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

²¹ EL määruse eelnõu, mis muudab määrust (EL) nr 525/2013.

500 või enam)“ täitmine, kus 2022. aastaks on Eesti lipu all **23 laeva**. Seadusandlusest tulenevalt on raskusi laevade Eesti lipu alla toomisel ja hoidmisel ning konkureerivatel riikidel on selleks paremad tingimused. Uus konkurentsivõimeline pakett valmib 2026. aastaks, mis aitab eesmärkide täitmisele kaasa.

Raudteetransporditaristu

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

2022. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid **22%** kõigist kaubavedudest. Seoses geopoliitilise olukorraga ja asjaoluga, et raudteekaubaveost moodustas olulise osa kaubavahetus, mis liikus läbi Venemaa, on tõenäoline, et raudteekaubaveo osakaal lähiaastatel langeb ja teatud määral ka asendub kaubavahetusega muude riikidega. Seoses keerulise olukorraga raudteekaubavedude turul on vajalik analüüsida, kas senine turuosaliste maksevõime hindamise meetodika on sobiv ka muutunud turusituatsioonis.

Arendamisel on põhja–lõuna-suunaline transpordikoridor **Rail Baltica** näol ning eesmärgiks on käivitada regulaarne raudtee kaubarong kolme riigi vahel, olemasoleval 1520mm taristul.

Rail Baltica põhitrassi projekteerimistöde eeldatavad lõpptähtajad on nii Harju-, Rapla- kui Pärnumaa lõikudes 2024. aasta teises pooles. 2022. aastal on valminud Ülemiste ühisterminali, Pärnu reisiterminali ning Ülemiste veeremidepoo põhiprojektid. 2023. aastal valmivad Muuga kaubaterminali põhiprojekt, Pärnu hoolduskeskuse ning kaubaterminali ja Soodevahe hoolduskeskuse eelprojektid. 2022. aastal valmisid Rapla kohalike peatuste eelprojektid, 2023. a valmivad Pärnu ja Harju eelprojektid.

Ehitusobjektidest on 2017. aastal valminud Tallinna lennujaama ja Ülemiste ühisterminali ühendav trammitee ning Saustinõmme viadukt Tallinna ringteel. 2022 valmisid Assaku, Tagadi ja Künka viaduktid ning Loone, Urge ja Kalevi ökoduktid. 2023. aastal valmib Saustinõmme ökodukt, tööd jätkuvad Tagadi, Lepplaane ja Selja ökoduktide, Kehtna–Põlma, Sikeldi tee, Seli–Koigi–Alu, Kirdalu–Kiisa, Kivisilla ning Tagadi–Kurtina viaduktide ehitamisel. Ehitustööd käivad erinevate kolmandatele osapooltele kuuluvate kommunikatsioonide ümbertõstmiseks (kõrgepingeliinid, gaasitrassid). Välja on kuulutatud kolme pikema RB lõigu ehitushanked, hankelepingute sõlmimine ning ehituse algus 2023. aasta jooksul. Ülemiste ühisterminali 2 esimest ehituslepingut sõlmiti 2023. aasta esimeses pooles. 2023. aastal alustati Pärnu reisiterminali ehitamisega (Lao tänava ehitusobjekt) ning alustatakse tulevase Pärnu kaubaterminali territooriumile ehitusbaasi ehitamisega. RB CEF

vahenditest rekonstrueeriti 2021. aastal RB ehitusmaterjalide veoks Lelle ja Pärnu vaheline raudteelõik kiirusele 40 km/h.

Raudteetaristu arengusuunaks on reisirongidele 160 km/h kiiruse tagamine. Selleks on kavas õgvendada raudteed, remontida allesjäänud puitliipritega teelõigud ning elektrifitseerida raudtee Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudel. Edasi liigutakse Haapsalu raudtee ehitamise ettevalmistavate tegevustega. Kavas on ka läbilaskevõime suurendamine Tallinna–Lelle raudteelõigul ning Rapla–Lelle lõigu rekonstrueerimine. Jätkuvaks väljakutseks on vajadus tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, kus puudub kasutus ja luua täiendavaid kasutusvõimalusi multimodaalseks transpordiks ning möödasõidukohti reisirongide läbilaskevõime suurendamiseks). Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks nii ohutust kui ka kasutajamugavust. Varasemate väljakutsetena väljatoodud Balti jaama läbilaskevõime ja Pääsküla–Keila raudteelõigu II peatee ehitus on lahendatud ning sellega on loodud 2023. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

2023. aasta märtsis valmis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellimisel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs“, mille teostas LocoSmart OÜ. Taktisõiduplaan on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduvale mustrile väljumisaegades (enamasti iga tunni või paari tagant). Võimalused rongiliikluse tihendamiseks kasvavad lähiajal oluliselt: liinile tuleb 16 uut elektrirongi, Tartu ja Narva suuna elektrifitseerimine, kiiruste tõstmine kuni 160 km/h Tartu ja Narva suunal ning Rapla–Lelle vahel, Lääne-Harju raudteeprojekti valmimine, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine, uus depoo Soodevahesse. Taktipõhisusest rongireisijate arvu kasvuks siiski üksi ei piisa, kuna viimasega jõuaks aastane reisijate arv vaid 12,8 miljonini, samas TLAK eesmärk on **20 miljonit aastast rongireisijat aastal 2035**. Viimase **saavutamiseks oleks vajalik teha ka taristu muudatusi**²². Rongiliikluse atraktiivsust ja kättesaadavust tuleb tõsta seal, kus potentsiaal suurim. Olulised on nii rongi- ja bussiliikluse omavaheline sidumine, aga ka üleriigilise ühtse piletisüsteemi loomine.

Talsinki tunneli planeerimistegevustega jätkatakse. Tunneli trassi võimalik asukoht pakuti välja 2018. aastal projekti FinEst Link raames valminud tasuvusanalüüsi²³ käigus. Analüüsi tulemusel jõuti järeldusele, et tunneli rajamiseks on tingimused sobivad (Eesti pool küll oluliselt keerulisemad, kui Soomes) ning tegemist oleks maailma pikima merealuse tunneliga (107km). Selle ehitamine maksab 13–20 miljardit eurot ning selle ehituseks kulub 15 aastat (8 aastat tunneli rajamiseks, 6 aastat raudtee installeerimiseks, peatuskohtade, depoode ja terminalide ehituseks ning 1 aasta rongide testimiseks). Ehitusele eelnev planeerimise faas võib hinnanguliselt kesta 6 aastat.

²² Vältimatud parendused **taktograafikute töökindluse tagamiseks** oleksid: Liiva–Saku kaheteelise raudteelõigu rajamine, Kiisa–Rapla lõigul kiiruste tõstmine kuni 160 km/h, parendused Raasiku (160 km/h), Kehra (160 km/h, tupiktee) ja Balti jaamas (1. tee jagamine kaheks sektiiooniks), Tapa jaama idapoolse kõriku ümberehituse ära jätmise ning selle asemel väiksemahuline keskkõriku ümberehitus laugpöörmete paigalduseks, Kaarepere piirkonna kaheteelise lõik, Taevaskoja ooteplatvormi pikendamine.

Parendused **rongiliikluse atraktiivsuse ja kättesaadavuse tõstmiseks** oleksid: Kristiine terminali ja Avala peatuskoha rajamine, Kopli linnaraudtee rajamine ning linnarongi käivitamine, Edelasuunal raudtee õgvendamine, et tõsta sõidukiirused kuni 160 km/h, Haapsalu raudtee valmimisel kontaktvõrgu uuendamine, raudteetrassi õgvendamine ja kiiruste tõstmine Keila–Riisipere vahel, Tartu–Valga raudtee elektrifitseerimine.

Tapa–Narva raudteeliini parendused oleksid: kaheteelise raudteelõigu taastamine Oru–Vaivara vahel, Jõhvi peatuse nihutamine bussijaama juurde, „Energia“ peatuskoha rajamine Narva lääneossa, Kagusuuna raudteedel kiiruste tõstmine ning perroonide asukohtade korrektuurid, Läänesuuna raudteel kiiruste tõstmine ning päevase läbilaskevõime tagamine kaubarongidele.

Ohutuse seisukohalt tuleks täiustada VEPS süsteemi, et tagada rongiliikluse riskide maandamiseks vajalik funktsionaalsus või võtta Eestis kasutusele Euroopa Raudteeliikluse Juhtimissüsteem ERTMS.

²³ <https://www.arcticrailway.as/wp-content/uploads/2018/09/FinEst-link-REPORT-FINAL-7.2.2018.pdf>

26. aprillil 2021. a allkirjastasid Soome transpordi- ja kommunikatsiooniminister Timo Harakka ning Eesti end. majandus- ja taristuminister Taavi Aas kahe riigi vahelise transpordikoostöö edendamiseks (sh Tallinna–Helsingi tunneli osas) vastastikuse mõistmise memorandum²⁴ (edaspidi MoU). MoU järel moodustati 2022. aastal Eesti–Soome transpordialase koostöö töögrupp, kuhu kuuluvad KLIM, Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Tallinna ja Helsingi linnavalitsused. Töögrupp kohtub kaks korda aastas. 2022. aastal toimus kaks kohtumist. Järgmine kohtumine toimub 2023. aasta sügisel Helsingis.

Tallinna–Helsingi tunneli trass on märgitud praegu muutmisel oleva üleeuroopalise transpordivõrgustiku ehk TEN-T määruse²⁵ kaartidele kui perspektiivne püsiühendus. TEN-T määruse muudatus on jõudnud faasi, kus algavad läbirääkimised Euroopa Parlamendis ning seal tuleb kaartide muudatusi kaitsta. TEN-T uuendatud määrus kinnitatakse 2024. aasta alguses. Tunneli trassi valiku jaoks on vajalik algatada riigi eriplaneering (REP). **Hetkel RES raames selleks tegevuseks pole vahendeid planeeritud. Hinnanguline REPi maksumus on 10 miljonit eurot.**

Vee- ja transporditaristu

TLAK mõõdik: suurendada kauba- ja reisilaevade arvu Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega). 2022. aastaks on saavutatud kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) **23 laeva**. Eesmärgi täitmist on raskendanud algse meetmete paketi ebapiisavus, mis väljenduvad peamiselt tööseadusandlusest ja maksupoliitikast tingitud piirangutest. Piirangute eemaldamiseks on läbi viidud 2022. aastal kaasamised ning tulenevalt VV otsusest valmib uus konkurentsivõimeline pakett 2026. aastaks.

Varasemate aastate laevade arvu korrigeeriti 2022. aasta tulemusaruandes kuna seni kuvati ainult üle 500 kogumahutavusega kaubalaevu. Vastavalt mõõdiku eesmärgile on lisatud kõik Eesti laevaregistrites olevad üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevad ning sellele vastavalt on korrigeeritud ka järgmiste aastate prognoose. Tulemusaruandes tehti ettepanek ka 2023. aasta programmis kinnitatud sihttaseme tõstmist 30 laeva peale. 2022. aastal vähenes võrreldes 2021. aastaga laevaregistrites registreeritute 2 kaubalaeva, mille peamiseks põhjuseks oli Venemaa agressioon Ukrainas ning sanktsioonid vastavale riigile ja vastavatele kaubagruppidele.

Merenduses on peamiseks väljakutseks sanktsioonidest tulenev kaubamahtude suur vähenemine ning nende mõjudega toimetulemine, Euroopa kliimapaketist tulenevate nõuete täitmine nii laevade kui ka sadamate vaates, järjest suurenev rahvusvaheliste normide arv ning nendega seotud järelevalve, jäämurde teenuse järjepidev alarahastus, mereolukorra teadlikkuse tõstmiseks vajamineva rahastuse puudumine, et võidelda uue olukorraga Soome lahel (Loksast põhjapool kogunevad laevad), riigilaevade kiire vananemine ja ebapiisav rahastus. Lisaks on Eestis merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostöö.

Õhustransporditaristu

TLAK mõõdik: aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu suurendamine. Valmistame ette ja sõlmime lennunduskokkuleppeid, laiendame terminale ja jätkame arendustöödega, et suurendada

²⁴<https://www.lvm.fi/documents/20181/1019592/Memorandum+of+Understanding+between+Governments+of+Finland+and+Estonia+26.4.2021.pdf/05cff6a3-76ba-18ca-40a0-63cde422bf1b?t=1619444221790>

²⁵ http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1

Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu otseühenduste kasvatamiseks. Eesmärk on tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, seepärast on strateegiliselt oluline jätkata ASi Tallinna Lennujaam lennundusjulgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

2022. aastal suurendas AS Tallinna Lennujaam regulaarliinide arvu **33 regulaarliinini**. Regulaarliinide arv sõltub suuresti lennuettevõtjate plaanidest ja võimekusest, sesoonselt reisijate huvist, teatud piirkondade atraktiivsusest, lennuettevõtjate plaanidest ja post-COVID olukorrast. Seetõttu kõigub liinide arv iga-aastaselt, sh on tõusutrendiga.

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

Jätkuvalt on fookus ka regionaalsete (Tartu, Kuressaare, Kärdla ja Pärnu) lennujaamade efektiivsusel. 28. märtsil 2022. a taasavati peale COVID-19 pandeemiat lennuliiklus Tartu ja Helsingi vahel, mis vedaja otsuse tõttu kahjuks peatus sügisel. Hooajaliselt alustas 5. mail 2022 tööd Pärnu–Helsingi liin ning 25. juunil 2022 Pärnu–Stockholmi lennuliin. Riigisiseste lennuühenduste korraldamine on 1. juulist 2023. a Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi pädevuses. Muudatus hõlmab lennuühendusi Kärdla, Kuressaare ja Ruhnuga.

Maanteetransporditaristu

TLAK mõõdik: Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena²⁶.

Aastate 2020–2022 keskmisena hukkus liikluses **55** inimest. Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutusprogrammis seatud eesmärk. 2022. aasta eesmärgiks oli kolme aasta keskmisena mitte enam kui 46 hukkunut. Kuna teist aastat järjest jäi kolme aasta keskmine hukkunute arv samaks (55), tuleb tõdeda, et **olemasolevad liiklusohutuse tagamiseks kavandatud meetmed pole olnud piisavalt tõhusad**. 2022. aastal juhtus 1699 liiklusõnnetust

²⁶ 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

(võrreldes eelmise aastaga +127 õnnetust, +8%), neis sai vigastada 1918 (+146, +8%) ja hukkus 50 (-5, -9%) inimest. Hukkunute arvu osas oli tegemist läbi ajaloo ühe väikseima hukkunute arvuga ühe aasta kohta. Ainult aasta 2017 oli parem, mil hukkus kaks liiklejat vähem (48). Võrreldes 2021. aastaga liiklejate käitumises suuri muutusi ei ole. Mõnevõrra on vähenenud mootorsõiduki alkoholi mõju all juhtimine. Paranevas trendis on olnud ka turvavöö kasutamine sõiduauto tagaistmel ning jalgratturitel kiivri kandmine. Suurenesid kergliikuri osalusel ja neis vigastada saanute arvud, mis paisutasid statistikat. Kui need õnnetused maha arvata, oli statistilise aegrea vaates tegu vigastatute ja õnnetuste olulist langust näitava aastaga.

Liiklusohutuse programmi (edaspidi LOP) järgi on eesmärk aastaks 2025 jõuda olukorrani, kus teeliikluses ei hukkuks enam kui 40 inimest ning raskelt vigastada ei saaks enam kui 302 inimest (2023–2025a keskmisena). Tänapäevaste trendide ning ekspertarvamuste põhjal on vähetõenäoline, et soovitud tase saavutatakse. Aastate 2020–2022 keskmine hukkunute arv (55) oli sihttasemest (46) 9 võrra enam. Kuigi jalakäijate ja sõitjate ohutuse tagamise osas eesmärgid täideti, kujunesid 3-aasta keskmised mootorsõidukijuhtide 29 (21) ja jalgratturite 5 (3) hukkunute arvud seatud ülempiirist suuremateks.

Investeeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2023 ja 2026 ning peatamine aastatel 2024 ja 2025 takistab oluliselt TLAKis ja LOPis seatud eesmärkide täitmist, liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust.

Seoses tehohiu vahendite vähenemisega aastatel 2022–2025 ja ebapiisava rahastusega 2026–2027 ning viimaste aastate (sõda, energiakriis, inflatsioon) hinnatõusust tulenevalt on **rahuldava seisukorra tagamine riigiteede võrgustikul ning TEN-T põhivõrgustikku kuuluvate liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavate maanteed (Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Pärnu–Ikla maanteed) väljaehitamise tagamine aastaks 2030 väga kriitiline**. Riigiteede võrgu seisundi säilitamise eesmärgiks seatud sihttasest ei ole aastatel 2025–2027 võimalik saavutada. Arendamata ja rekonstrueerimata jäävad ka teised arvestatava liiklussagedusega teelõigud, mida EL vahenditest ei saa rahastada. **Niisamuti ei ole võimalik planeeritud mahus ehitada tolmuvasid katteid kruusateedele, ümber ehitada liiklusohutlikke kohti ega rajada säästlikumaid liikumisviise soodustavat taristut.**

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

RES 2024–2027 baasi alusel tehohiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse ebaselgus seavad ohtu TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinn–Pärnu–Ikla väljaehitamise Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 (edaspidi TEN-T määrus) sätestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavaks 2030. aasta lõpuks.

2022. aasta lõpu seisuga vastab Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee määruses sätestatud nõuetele 39% ulatuses (hõlmab 108 km 2+2 ja 2+1 teelõike 277 km kogupikkusest) ja Tallinna–Pärnu–Ikla maantee 22% ulatuses (kokku 39 km 2+2 ja 2+1 maanteelõike 179 km kogupikkusest). Seoses väga madala liiklussagedusega Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Uulu–Ikla lõigul ning Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa Ülenurme–Luhamaa lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt nende lõikude nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist kuni aastani 2050.

TEN-T üldvõrgu maantee E20 Tallinna–Narva on valmis 43% ulatuses (kokku 87 km 2+2 teelõike 200 km kogupikkusest).

Rattastrateegia

Rattastrateegia peaesmärgiks on rattakasutuse oluline suurendamine, mis tuleb ka fikseerida eraldi arvulise eesmärgina. Strateegiale lisaks tuleb koostada selle elluviimise tegevuskava.

Heaks ja mõjusaks riiklikuks jalgrattastrateegiaks kvalifitseerimiseks on vaja käsitleda jalgratta kasutamist osana laiemast liikuvussüsteemist, sh selle kasutamisest viimase miili transpordilahendusena.

Strateegias on tarvis keskenduda:

1. Jalgrattasõidu erinevatele tahkudele/sihtrühmadele (linnas/maal, transport, vaba aeg, turism; lapsed, pendeldajad, naised, vanurid jne).
2. Infrastruktuuri investeeringutele – jalgrattateede võrgustik, pargi ja sõida parklad
3. Õiguslikule keskkonnale – nõuded rattataristule, muudatused seadustes ja määrustes. Näiteks teeregistri põhimääruses ei ole siiani rattateid kirjas. Ehitise kasutamise otstarvete loetelus ei ole ühtegi rattataristu elementi (rattatee, rattaparkla jne).
4. Haridusele, koolitusele, teadlikkuse tõstmine.
5. Riiklikul tasemel tuleb ellu kutsuda rattakasutust suurendavad kampaaniad ja sihtprogrammid. Rattaga kooli, rattaga tööle jne. Rattasõitu takistavate stereotüüpide murdmisega tuleb süsteemselt tegeleda.

Strateegia peab olema konkreetne ja mõõdetav. Selleks tuleb välja töötada indikaatorid ning näha ette eesmärkide saavutamiseks vajalike ressursside analüüs (eelarve). Rattastrateegia tulemuste mõõtmiseks tuleb kaardistada olemasolevad andmed (sh erasektoris), lisaks milliseid andmeid vaja on ja kuidas neid koguda. Strateegias tuleb määrata vastutused (sh nii investeeringute kui ka järelevalve teostamise osas nt) erinevate osapoolte vahel – TRAM, KOV jne.

4. Olulised tegevused 2024–2027 eesmärkide täitmiseks

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

Raudteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- AS Eesti Raudtee teostab projekteerimise ning alustab raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu ja Narva suunal aastatel 2023–2028 kogusummas 236,177 miljonit eurot, millest SF vahendid moodustavad 85%. Lisaks eeltoodule läheb elektrifitseerimisse 45,045 miljonit eurot CO₂ vahendeid, et katta SF projekti mitteabikõlblikke kulusid. Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal 2024. aastal summas 88,32 miljonit eurot.
- Elron on sõlminud lepingu täiendavate elektrirongide (6 tk) soetamiseks, summas 56,2 miljonit eurot (2024. aastal CO₂ kauplemise vahenditest). 6. septembril 2022. a kiitis Vabariigi Valitsus heaks 10 täiendava elektrirongi soetamise, kasutades 2026. aastal 90,7 miljoni euro ulatuses Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 vahendeid.
- Käimas on **Rail Baltica** projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 miljonit eurot), 2024. aastal summas 205 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 reisterterminali 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 Ülemiste ja Pärnu reisiterminalid ning kohalikud peatuskohad eeldatavas ÜF toetuse mahus 55,28 miljonit eurot, millele lisandub riiklik kaasfinantseering 9,755 miljonit eurot (kokku 65 miljonit eurot).
- SF 2021–2027 perioodil tõstetakse kiiruseid läbi raudtee õgvendamise Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva raudteeliinidel ning ühtlasi rekonstrueeritakse raudteed luues eeldused tulevikus kiiruste tõusuks 160 km/h, kogusummas 83 miljonit eurot. Aastal 2024 eeldatavas mahus 36,6 miljonit eurot.
- Rakendamisel on Ühtekuuluvusfondi projekt Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime suurendamiseks ja Rapla–Lelle raudtee rekonstrueerimiseks kogusummas 18,25 miljonit eurot. 2024. aastal eeldatavas mahus 8 miljonit eurot.
- Reisirongiliikluse taktipõhise liikumisgraafiku kasutuselevõtmise ettevalmistava tegevusena parendatakse raudteetaristut 13,25 miljoni euro ulatuses CO₂ kauplemise vahenditest.

Veetransporditaristu ja merenduse konkurentsivõime parendamiseks

- 2024. aastal ei jätkata reisilaevade toetusmeetmega. Toetusmeede aitas seni laevaomanikel kulusid vähendada, kiirendada Covid-19 kriisist väljumist ning tagada töökohtade²⁷ ja nendelt tuleneva maksutulude säilimise riigile. **Meetmega mittejätkamine toob kaasa töökohtade arvu vähenemise sektoris ning ka maksutulude vähenemise riigile.**
- 2024. aastal jätkatakse veeteetaste vähendatud määraga hinnanguliselt 15% (hinnanguline vähenemine 4,8 mln 2024–2027) senise 37,5% (2023) ja 50% (2022), mis aitab mõningal määral Eesti transiidi-sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimusi parandada. Sanktsioonide tõttu on sektor sattunud kriitilisse seisu, kuna kaubavood on drastiliselt langenud. Lisaks töötatakse välja uus veeteetaste süsteem, mis lähtub laeva keskkonnamõjudest.²⁸
- 2024. aastal jõutakse uue 18 miljonit eurot maksva multifunktsionaalse laeva ehituslepinguni²⁹, mis hakkab valmimisel asendama kahte seni kasutusel olevat laeva.
- 2024. aastal jõutakse uue ca 39 miljonit maksva suursaarte parvlaeva ehituslepinguni, mida hakatakse kasutama põhilaevana Virtsu–Kuivastu Liinil. Projekti rahastatakse Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 raames mahus 25,4 miljonit eurot ja CO₂ kauplemise vahenditest eeldatavas summas 14,6 miljonit eurot.

²⁷ 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 (pardatõetajad) ca -54 miljonit ning ca -1,7 miljonit eurot (kaldatõetajad) aastas.

²⁸ Sektor on pärast intensiivistunud sõjategevust Ukrainas kaotamas sanktsioonide tõttu kaubamahtudes ning meetme kaudu on ettevõtjatel võimalus paremini konkureerida lähiriikide sadamatega Kesk-Aasia riikide kaupade pärast, mis aitab sanktsioonidest tekkivad kahju Eesti majandusele kompenseerida. Enne sanktsioonide kehtestamist olid enamike Eesti sadamate kaubamahud tänud veeteetaste vähendatud määrale kasvutrendis, samas kui teiste lähiriikide sadamate kaubamahud valdavalt vähenesid.

²⁹ Uus multifunktsionaalne töölaev võimaldab tõsta riigi teenuste kvaliteeti, moderniseerida laevastikku ja optimeerida kulusid tulevikus, sest laev on planeeritud asendama kahte laeva.

- 2024. aastal investeeritakse 955 000 eurot raadionavigatsiooni, hüdrograafia ja navigatsioonimärgistu taristu uuendamisesse.
- 2024. aastal alustatakse Mohni, Pakri ja Sorgu tuletornide rekonstrueerimisega.
- 2024. aastal alustatakse Eesti värava ja Rukki kanali süvendustöödega maksumusega 2,1 mln eurot.
- 2024. aastal alustatakse nutipoiide võrgustiku arendamise ja vajamineva taristu piloteerimisega. Sõltuvalt avaliku sektori innovatsioonimeetme rahastustaotluse tulemusest.
- 2024. aastal alustatakse Virtsu–Kuivastu sadamatesse uue laeva tarvis vajaliku kaldaelektriühenduse vajaliku taristu ja sildumiskaide vastavaks ehitamise töödega. loomiseks vajaliku taristu rajamiseks, mida rahastatakse 3 mln euro ulatuses CEFist ja 8 mln euroga CO₂ kvoodirahadest. Taristu peab valmima 2026. aastaks.
- Riigi veesõidukite haldamiseks on loodud eraldi asutus (riigilaevastik³⁰), kuhu on koondatud erinevate haldusalade veesõidukid, mida asutuses keskselt hallatakse, selle käivitamiseks eraldati 2023. aastal summas 6,67 mln eurot, aga baaseelarve vajadus 2024. aastal on 20,5 mln eurot. Riigilaevastiku baasi puudujääki kaetakse 2024. aastal 2,7 mln euroga seoses lootsitasude alalaekumisega sanktsioonide tõttu.
- Talvise navigatsiooni tagamine³¹, 2024. aastal baaseelarves 6,34 mln eurot ning 2023–2025 summas 19 miljonit eurot.
- 2024. aastast viiakse merenduse ja lennunduse sanktsioonide rakendamine üle Kliimaministeriumist Transpordiametisse. Luuakse 3 täiendavat püsivat töökohta, kuna sanktsioone tuleb pidevalt juurde ning nende edukas rakendamine muutub üha tömahukamaks.
- SF 2021–2027 perioodil arendatakse AS-i Saarte Liinid sadamate sadamarajatisi ja akvatooriume kliimamuutustega kohanemiseks ÜF 70%-lise toetuse mahus 9,5 miljonit eurot (projekti kogumaksumus 13,57 mln eurot), 2024. aastal eeldatavas ÜF toetuse mahus 0,455 miljonit eurot.

Õhutransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Jätkub toetuse maksmine ASile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks, summas 7,76 miljonit eurot aastas.
- Jätkub ka sihtotstarbeline toetus ASile Tallinna Lennujaam järgmiste ülesannete täitmiseks: Kärkla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel regionaalsele arengule vajaliku taristu regulaarlendude teenindamise tagamiseks maapealse käitluse teenuse ja päästeteenuse kindlustamiseks ning pääste- ja hädaabilendude teenindamiseks, summas 2,3 miljonit eurot aastas.
- Jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi (U-space) ettevalmistavate tegevustega koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Transpordiametiga eesmärgiga, et süsteem valmiks juhtivatele teenusepakkujatele aastal 2023 ning täielik teenusevalmidus tagatakse 2025. aastal. Lisaks kavandatakse Teadmussiirde programmi raames vahendeid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ning testimiseks.

³⁰ Laevade tulemine ühtse juhtimise alla annab võimaluse veesõidukeid aktiivsemalt riskasutada, tuua püsikulusid alla ja võita investeringute pealt. Analüüsid näitavad, et kümne aastaga aitab riigilaevastiku loomine säästa vähemalt 34 miljonit eurot.

³¹ **Veevaristu ehitamine ja remontimine, sh jäämurre** oluliseks osaks on talvise navigatsiooni tagamine. Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jääb. Hetkel on Väinamere-äärsed sadamad 3–4 kuud külma talve ja paksu jää oludes kaubavedudele suletud ja seega teiste sadamatega võrdluses halvemas konkurentsipositsioonis.

- Tallinna lennujaama kaubakäitlemise võimekus võimaldab regulaarset kaubavahetust Aasiaga vähemalt 3 korral nädalas, mis loob eeldused aastaseks kaubaveomahuks 50 000 tonni aastal 2025 ja edaspidi.³²
- Õhusõidukite elektriga varustamine on tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ja 2030. aastaks kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel³³.

Maanteetransporditaristu konkurentsivõime edendamiseks

- Teedevõrgu korrashoiuks ja säilitamiseks kavandatakse perioodil 2024–2027 kokku kasutada 477 mln eurot, sellest 2024. aastal 98,5 mln eurot.
- Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel viiakse 2024. aastal lõpule Pärnu–Uulu 2+2 tee ehitus, kogumaksumusega 34,8 miljonit eurot, sellest 2024. a 1,5 miljonit eurot ning 2023 aastal alustatakse Sauga–Pärnu 2+2 tee ehitusega, kogumaksumusega 15,3 miljonit eurot, sellest 2024. aastal 10,0 miljonit eurot. Lisaks alustatakse 2024. aastal Libatse–Nurme 2+2 tee ehitusega, kogumaksumuses 87,5 miljonit eurot, sellest 2024. a 22,1 miljonit eurot.
- Paldiski maantee Harku ristmiku ehitus on kavandatud aastatele 2024–2025 kogumaksumusega 17 mln eurot, sellest 2024. aastal 8,5 mln eurot.
- Kaitseministeeriumiga koostöös alustatakse CEF Military Mobility rahastusotsuse alusel riigi kaasfinantseerimise vahendite eraldamisel Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna ringtee ristmikul paikneva Kanama viadukti ümberehitust kogumaksumusega 12 mln eurot, sellest 2024. aastal 5 mln eurot.
- Struktuurivahendite toel on rakendamisel teilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot (SF toetus 73,07%), millest 2024. aastal 0,9 mln eurot.
- Tallinna ringtee km 0–30 varustatakse struktuurivahendite toel muutuvateabega märkide ja infotahvlitega kogumaksumusega 2,4 mln eurot, sellest 2024. aastal 0,7 mln eurot.
- 2023 aastal jõustuv EL Alternatiivkütuste Taristu määrus (AFIR) seab nõuded alternatiivkütuste taristule. Eelpool nimetatud kohustuste täitmiseks hakatakse 2023. aasta lõpus ette valmistama meetmeid alternatiivkütustuste taristu arendamiseks (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine). Meetme tegevused on kavas ellu viia aastatel 2024–2027 ning seda rahastatakse 20,4 miljoni euro ulatuses CO₂ vahenditest.

Kohalike teede arendamiseks:

- Ühtlasi toetatakse 2024. aastal kohaliku omavalitsuse jalg- ja jalgrattateede ehitamist summas 0,7 mln eurot.
- Toetatakse Pärnu linna Raba ja Lai tänavate vahelise silla ehitust 2024. aastal summas 8,5 mln eurot ning 2025. aastal summas 6,5 mln eurot.

Keskkonnasõbraliku ja ligipääsetava³⁴ linnakeskkonna arendamiseks

- Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine (fookus Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnadel ja nende funktsionaalsetel linnapiirkondadel³⁵) ning rattaparkimise võimaluste

³² Lennuühenduste loomise ja laiendamise osas on Kliimaministeeriumi roll sõlmida vastavad kahepoolsed lepingud kolmandate riikidega, kui seda ei tee samaaegselt EL. See on esmane alus reisijate- ja kaubalendude alustamiseks globaalselt, sh Aasia suunal, v.a Hiina, kellega on kehtiv lennunduskokkulepe olemas. Lõplik otsus tuleb teha lennuettevõtjatel positiivse äriplaani alusel, eriti ajal, mil Vene Föderatsiooni õhuruum on suletud ELi vedajatele ja lennuks Aiasse lisandub tuhandeid lennumiile.

³³ Vastavalt alternatiivkütuste määrukses sätestatud nõuetele ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu poliitilisele kokkuleppele.

³⁴ <https://www.riigikantselei.ee/ligipaasetavus>

³⁵ Pärnu, Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad vastavalt Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspriirkonna tüübi ja

parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km, kogumaht 2021–2027 välistoetustest ca 40 miljonit eurot. Meede avaneb 2023. aasta lõpus ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2024. aastal;

- SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamisse struktuuritoetusi ca 16 miljonit eurot, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele (buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms). Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029. Meede avaneb 2023. aasta lõpus ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2024. aastal;
- SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 40 miljonit eurot. Sihttase aastaks 2029 on 3 km. Meede avaneb 2023. aasta lõpus ning ehitustööd ja väljamaksed algavad 2024. aastal;
- RRF vahenditest rajatakse Tallinna Vanasadama trammiliin eeldatavas toetuse mahus 36,5 miljonit eurot, 2024. aastal summas 33 miljonit eurot;
- Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti (bussid, trammid) 15 miljoni euroga.
- CO₂ vahenditest toetatakse 20 miljoni euroga meedet, millega parandatakse ligipääsetavust ühistranspordipeatustele. Meedet hakatakse 2024. aastal ette valmistama see on kavas ellu viia aastatel 2025–2026.

Tunneli rajamiseks

- Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.

Ohutuse suurendamiseks

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2024–2026 keskmisena ei hukkuks üle 38 inimese ja raskesti vigastada ei saaks üle 295 inimese aastas 2024–2026 aastate keskmisena. Programmi tegevusteks on liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas kavandatud tegevuste rakendamine ning ohutuks veeliikluseks tingimuste loomine ja lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele. Liiklusohutusprogrammi 2024. aastaks kavandatud tegevuste rahastusvajadus on 3 197 000 eurot, millest Kliimaministeeriumi valitsemisala olemasolev eelarve moodustab 783 000 eurot ja lisavajadus 906 000 eurot.

Liikuvuse arendamiseks

- Luuakse teenusmudel e-veosehete kasutusele võtmiseks ja piiriülese e-veosehete vahetuse võimaldamiseks (reaalajamajanduse edendamise).
- Alustatakse CEFist rahastatava eFTI4EU projekti raames elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajaliku lahenduse väljatöötamist, mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekti eesmärk on Elektroonilise kaubaveoteabe määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks vajaliku

andmevahetusvõimekuse loomine. Kliimaministeerium on projekti peapartner ning projekti on kaasatud 22 partnerit kokku 9-st liikmesriigist³⁶. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti kogueelarve on 22,8 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist. Kliimaministeeriumi eelarve on sellest 1 miljon eurot. Omafinantseeringuks vajalik 50% kaetakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi reaalajamajanduse eelarvest.

- Taristuarendused programmi tegevuste 1.1.–1.5. all, mis otseselt parandavad ühistranspordi kättesaadavust, suurendavad jalgrattakasutust jne.

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 4: Meetme 1 mõõdikud

Meede 1: Transpordi konkurentsivõime
<p>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.</p>
<p>Meetme kirjeldus: Seos VVTP-ga: „5.1.1. Viime läbi rohereformi avaliku-, era- ja kolmanda sektori koostöös. Üheskoos ettevõtjatega kujundame Eesti majandusmudeli kliimaneutraalseks ja kestlikuks. Rohereform on valdkondade ülene – iga eelarveinvesteering peab viima meid kestlikuma keskkonnakasutuse ja majandusmudelini.“.</p>
<p>Seos energeetika tulemusvaldkonnaga: Biometaani tootmise ja transpordi sektoris tarbimise toetamine³⁷. Eesti peab saavutama transpordis taastuvenergia osakaalu suurenemise (2020 - 10%, 2030 - 14%, sh oli 2021 transpordis 10,59% TE osakaal³⁸). Biometaani tootmise ja kasutuselevõtu toetamine võimaldab sihttasemed saavutada soodsamail viisil. Lisaks peab Puhaste sõidukite direktiivist tulenevalt avalikes hangetes (näiteks ühistransport) kasutusele võtma üha enam puhtaid kütuseid. Selleks on sätestatud konkreetset sihttasemed maakondlikel ühistranspordi avaliku teenindamise lepingute hangetel. Eesti puhul on fossiilkütuseid kasutava ühistranspordi alternatiivideks biometaanil töötavad bussid või elektribussid. Gaasibusside kasutuselevõtt eeldab gaasitanklate võrgu laiendamist.</p>
<p>Rahastusmeetme “Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord” (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. Projekti tulemusel hakkab Tallinnas sõitma 15 elektribussi ning ehitatakse välja selle opereerimiseks</p>

³⁶ Eesti, Soome, Leedu, Saksamaa, Austria, Itaalia, Prantsusmaa, Portugal, Belgia partneritena ning Holland, Hispaania ja Iirimaa vaatlejatena

³⁷ <https://clering.ee/biometaani-toetus>

³⁸ [SHARES \(Renewables\) - Energy - Eurostat \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg_13_3.1)

vajalik laadimistaristu.

2021. aasta lõpus käivitus rohevesiniku ühistranspordis kasutuselevõtu pilootprojekt. 2023. aasta toetusvoor taastuvenergiast rohevesiniku tootmise ja tarbimise tervikahela loomiseks on avatud 28. augustini 2023³⁹, projektid valmivad hiljemalt 2026. aasta märtsi lõpuks. 2022. aastal toetati ka kolme üleeuroopalise tähtsusega (IPCEI) projekti vesinikutehnoloogiate arendamiseks⁴⁰, projektid on elluviimisel.

“**Toetuse andmise tingimused ja kord rohevesiniku kasutuselevõtuks transpordisektoris**“ eesmärgiks on konkureeriva pakkumismenetluse tulemusel valitavate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisele suunatud pilootprojektide elluviimisel testida Eesti oludes erinevaid rohevesiniku kasutuselevõtu tervikahelaid rohevesiniku tootmisest lõpptarbimiseni.

Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetme raames tegeletakse aastatel 2023–2024 toetusmeetme väljatöötamisega ja elluviimisega **nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise** toetamiseks kortermajades kogumaksumusega 1 000 000 eurot.⁴¹

Moderniseerimisfondist planeeritakse 2026. aastal 15 miljonit eurot elektribusside soetamiseks.

Veel energia- ja kliimameetmeid transpordis:

- elektritranspordi, jalgsi käimise, jalgratta jt kergliikurite ning biokütuste kasutuse suurendamine
- sõidukite ökonoomsuse, energia- ja kütusesäästlikkuse suurendamine
- ühistranspordi arendamine (veeremi soetus, taristu arendamine)
- raudteefrastruktuuri arendamine
- raudtee ja parvlaevade elektrifitseerimine.

Meetme mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Transpordi energiakulu, TWh ⁴² (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%)	↓	9,94 TWh (2021) 2023.a sihttase 8,74 TWh	8,78 TWh**	8,66 TWh**	8,62 TWh**	8,52 TWh**
Taastuvenergia osakaal transpordis, % ⁴³	↑	10,59% ⁴⁴ (2021)	9,6%	10,5%	11,4%	10,68%

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast, mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas I

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

³⁹ <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/rohevesiniku-kasutuselevott-transpordisektoris-ja-keemiatoostuse-lahteainena>

⁴⁰ <https://www.mkm.ee/energeetika-ja-maavarad/taastuvenergia/vesinik>

⁴¹ Vastavalt keskkonnaministri 10. veebruari 2023. a käskkirjaga nr 1-2/23/70 „Vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest vahendite eraldamine ja taotlusvooru eelarve kinnitamine“ eraldati vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu meetmest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile 1 000 000 eurot nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamise toetamiseks kortermajades.

⁴² Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares> info 2022. aasta kohta tuleb 2024. aasta alguses.

⁴³ Allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/table?lang=en> info 2022. aasta kohta tuleb 2024. aasta alguses.

⁴⁴ Allikas: KLIM, energeetika osakond

Programmi tegevus 1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 5: 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:	<p>Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi⁴⁵ (VVTP) punkt 6.2.3. näeb ette Rail Balticu väljaehitamise jätkamist. VVTP punktist 6.2.4. tulenevalt tuleb tagada raudteetaristu korrashoid ja rongiliikluse kiiruste kasv ning edasi minna raudtee elektrifitseerimisega ning punktist 6.2.9. tulenevalt toetatakse Euroopa Komisjoni algatust viia raudteeliiklus Baltikumis üle Euroopa laiusega raudteele. Samuti arendatakse mugavaid rongühendusi siseriiklikult ja välisriikidega.</p> <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 etapiviisiline taastamine.</p> <p>Eesti rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani kontseptsiooni elluviimiseks vajalike taristutööde kavandamine.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltica ⁴⁶	↗	6,03%	13,69%	24,9%	39,61%	64,74%	67,87%
Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min ⁴⁷	↘	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 56 min	Tallinn–Tartu 1h 40 min	Tallinn–Tartu 1h 40 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km ⁴⁸ (SF väljundindikaator)	↗	–	–	20km	20km	20km	20km
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km ⁴⁹ (SF väljundindikaator)	↗	–	–	50km	50km	50km	50km

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

⁴⁵ Vabariigi Valitsuse 18. mai 2023. a korraldus nr 131 „Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023–2027“ kinnitamine“, leitav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/320052023002>

⁴⁶ Allikas: KLIM, 2030. a sihttase 100%

⁴⁷ Allikas: Elron, baastase 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühendus puudub; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min, Tallinn–Tartu 1h30min, Tallinn–Viljandi 1h30min, Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

⁴⁸ Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algatase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 105 km

⁴⁹ Allikas: SF projektiaruanded, rakendusüksus; SF algatase 2020. a 0 km, SF lõpptase 2029. a 450 km

Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid

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

Tabel 6: Programmi tegevuse 1.2. mõõdikud

Programmi tegevus 1.2.	Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks, ohutumaks, turvalisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Meremajanduse konkurentsivõime aluseks on vähemalt võrdväärsed tingimused teiste riikidega. Selle saavutamiseks tuleb luua kliendi vaates vajalikud ning efektiivselt toimivad teenused alates raadioloa taotlemisest lõpetades laeva registreerimise ja kinnistamiseks. Lisaks tuleb eesmärkide saavutamiseks luua erisused maksustamises ja tööseadusandluses, mis arvestavad nii reisilaevanduse ja kohalike meremeeste vajaduste kui kaubalaevade ja laevaomanike. Reisilaevastiku toetamiseks on vajalik jätkata tööjõumaksude tagastusmeetmega, milleks on Eestil ka riigiabiluba. Kaubalaevade lipu alla toomise terviklik meetmete pakett plaanitakse välja töötada 2026. aastaks. Tähtsal kohal on Eesti kui mereriigi tuntuse tõstmine, mis aitab kaasa laevade lipu alla toomisele ning välisinvesteeringute toomist Eestisse läbi meretööstuse ekspordi.</p> <p>Meretranspordi ohutuse ja turvalisuse eesmärkide täitmiseks tagatakse laevade ja sadamate kontrolli ja järelevalve; hoitakse korras navigatsioonimärgistus nii merel kui kaldal; tagatakse laevaliikluse korraldamise süsteemi toimimine; laevateede ja kanalite süvendamine; lootsimise, kartograafia ja hüdrograafia teenuste toimimine. Teenuste toimimise eelduseks on piisav rahastus ning kompetentsete ametnike olemasolu, mille tagamine on suurenevate kohustuste vaates.</p> <p>Jäämurdmine on meretranspordi ohutuse tagamiseks vajaminev teenus, mis on aastaid olnud alarahastatud. Lisaks on vajalik alustada uue jäämurdja ehitust, sest jäämurdja Tarmo ei ole võimeline oma ülesandeid peatselt täitma (ehitatud 1963)). Lisaks on vaja välja vahetada ka EVA 316, mis täna peamiselt hoiab laevateid avatuna Liivi lahes. Jäämurde teenuse tagamiseks viiakse läbi alusuuringud ning otsitakse rahastusvõimalusi uue jäämurdja ehituseks.</p> <p>Tulenevalt EL ja Rahvusvahelise Merendusorganisatsiooni IMO kliimaeesmärkidest on vajalik riigisisene meretranspordiühendused viia üle alternatiivkütustele. Selleks ehitatakse 2026. aastaks suursaarte vahele uus ligi nullheitmega parvlaev. Lisaks võetakse suund ka riigilaevade dekarboniseerimiseks. Ehitamisel on multifunktsionaalne töölaev, mis valmib 2026. Aastaks ning hakkab kasutama alternatiivkütuseid tekitamaks üldist nõudlust alternatiivkütustele ning aidates kaasa ka teiste valdkondade dekarboniseerimisele.</p> <p>Eesmärgi saavutamiseks toetatakse keskkonnasäästlike lahendusi logistikaahelates, võetakse kasutusele kasvuhoonegaaside vähendamise meetmeid eriti nutikate ja digitaalsete lahenduste abil, luuakse tingimused ohutuks veeliikluseks ja arendatakse veeteid kooskõlas veeliikluse vajaduste ja tehnoloogia arenguga ning säilitatakse merekuultuuripärandit.</p> <p>Kaubaveos (sh riiklikus) eelisarendatakse võimaluse korral mere- ja raudteevedu kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse multimodaalset taristut, mis võimaldab ökonoomset kaubavedu. Ka Euroopa Komisjoni rohelise kokkuleppe üks eesmärke on suunata suur osa praegu mööda maanteed toimuvatest vedudest (75%) raudteele või merele. Kaupade liikumine läbi Eesti võimalda ettevõtetele pakkuda oma klientidele suurema lisandväärtusega teenuseid kui vaid transiit. Eesmärgiks on, et Eestis pakutav transporditeenus on parima kvaliteediga ja suudaks tagada Läänemere ressurside kestliku kasutamise.</p> <p>Programmi tegevus panustab ka 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>VVTP punktist 6.2.7. tulenevalt kaasajastatakse meremajanduse arendamiseks merenduse seadusandlus, arvestatakse valdkonna eripäradega ekspordigarantiide tingimuste puhul seades tähtsale kohale väikesadamate piirkondliku rolli.</p> <p>Muuhulgas jätkatakse koostööd Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga ning kaasates Transpordiameti merendusteenistuse, et paremini saavutada VVTP punkti 6.2.5. elluviimine, mille kohaselt tuleb tagada parvlaevavahendused saartega vähemalt senisel tasemel ning analüüsida parandamisvõimalusi.</p> <p>Merenduses on peamiseks väljakutseks laevade autonoomsuse kasv ning karmistuvad keskkonnanõuded, mis panevad ettevõtjatele suurt halduskoormust ning vajadust väga suurtest investeeringuteks väga lühikese aja jooksul. Merendus on globaalne äri ja sõltub otseselt üleilmsetest teguritest. Eestis on merendus jagatud eri ministeeriumite vahel ja sellega seoses on meremajanduse tervikuna arenemiseks vajalik kõigi valdkonnaga seotud osapoolte ühtne koordineeritud koostööd.</p>						
Tegevuse mõõdikud**	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Jäämurde teenuse tagamine ⁵⁰	→	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Mõõdetud Eesti mereala ⁵¹	↗	73%	73%	74%	75%	77%	83%
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk (SF väljundindikaator) ⁵²	↗	0	0	0	1	1	3
Eestisisese merenduse CO ₂ e vähendamine saarte vaheliste parvlaevavahenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035.a 12,1 kt vähenemine) ⁵³	↘	16,43 kt (2019)	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	16,43 kt	11 kt

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.3. Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 7: Programmi tegevuse 1.3. mõõdikud

Programmi tegevus 1.3.	Õhustransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, arendades lennundussektori uusi ärisuundasid, muuhulgas digiteerides õhustransporti, aga ka maandades lennundussektori keskkonnanajalälge.
Tegevuse kirjeldus:	<p>TLAK lennundusvaldkonna eesmärkide elluviimisel on fookuses kaks prioriteetset arengusuunda:</p> <p>1) Digitaalne õhuliiklus ja uute tehnoloogiate arendus: „Eestist maailma innovaativsem õhuruum“. Tegevused:</p> <ul style="list-style-type: none"> riigisiseste õigusaktide kooskõlla viimine EL õigusega, mis võimaldab vastavate süsteemide loomist ülaltoodu rakendamiseks; riigi järelevalve võimekuse tugevdamine; riigi valdkondlik tegevuste arendamine ja koordineerimine. <p>2) Lennukaubandus: „Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmipunkt“.</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</p>

⁵⁰ Allikas: KLIM meremajandusosakond

⁵¹ Allikas: KLIM meremajandusosakond

⁵² Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus (RTK)

⁵³ Allikas: KLIM

	<p>ka oluline komponent riigi konkurentsivõime tõstmisel. Lennukauba liikumise eelduseks on:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kaubakäitlemiseks vajaliku taristu, sh piisava lennukikütuse varu olemasolu, mis rahuldab kaubaomanike ning vedajate vajadused; • toetuste olemasolu ehk riigi tugi selleks, et Tallinnast saaks regulaarselt opereeriva ja võimalikult laia liinivõrguga lennufirmade sihtkoht – hetkel riigi rahaline toetus puudub, samuti tuleks tagada vajalikud ressursid lennukaubandusega tegelevatele ekspertide ja pädevuste näol ASis Tallinna Lennujaam. <p>Muuhulgas jätkatakse koostööd Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga ning kaasates Transpordiameti lennundusteenistuse, et paremini saavutada VVTP punkti 6.2.5. elluviimine, mille kohaselt tuleb tagada lennuühendused saartega vähemalt senisel tasemel ning analüüsida parandamisvõimalusi.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, % ⁵⁴	↗	20%	20%	20%	60%	80%	100%

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

Tabel 8: Programmi tegevuse 1.4. mõõdikud

Programmi tegevus 1.4.	Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on säilitada ja parendada olemasoleva teedevõrgu seisunditaset ning jätkata teedevõrgu arendamisega, et muuta liiklemine mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.
Tegevuse kirjeldus:	<p>Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu erieesmärgi „edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)“ ning Eesti poliitikaeesmärgi – Ühendatum Eesti – saavutamisse.</p> <p>SF programiperioodil 2021–2027 (aastaks 2029) ehitatakse Ühtekuuluvusfondi toel 43 km ulatuses 2+1 või 2+2 teelõiku TEN-T võrgustikul, et täita Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, liiklusohutus- ja keskkonnanõudeid. Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks TEN-T põhivõrgu maanteed õigeaegne ja nõuetekohane väljaehitamine kogu ulatuses. Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgustiku maanteed Tallinn–Pärnu–Ikla ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, aastaks 2030 olema nõuetekohaselt väljaehitatud. TEN-T üldvõrk peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050 (sh Narva suund).</p> <p>Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seatud eesmärkide elluviimiseks ja riigi teedevõrgu jätkusuutlikuks korrashoiuks on tehoiu rahastamise vajadus ca</p>

⁵⁴ Allikas: KLIM lennundusosakond. Irdtorni arengud tulenevalt lennuliiklustasude ulatuslikust vähenemisest (peamiselt tingitud Venemaa agressioonist Ukrainas ja kehtestatud sanktsioonidest) on peatatud 2024. aastani.

	350 mln aastas. Programmi tegevuse raames panustatakse ka säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu ⁵⁵ rajamisse ning pannakse rõhku ligipääsetavusele. VVTP punkti 6.2.2. kohaselt tuleb edasi minna kokkulepitud mahus Tallinna–Tartu, Tallinna–Pärnu maanteedel liiklusohlike kohtade ümberehitamisega, kasutades 2+2 või 2+1 sõiduradade põhimõtet.						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ⁵⁶ (%)	↗	39%	39%	41%	41%	41%	41%
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla ⁵⁷ (%)	↗	22%	22%	27%	27%	39%	39%
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine ⁵⁸ (IRI, mm/m)	→	2,41	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T ⁵⁹ (km)	↗	0	6 km	18 km	21 km	43 km	43 km

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Tabel 9: Programmi tegevuse 1.5. mõõdikud

Programmi tegevus 1.5.	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnapiirkondades (Tallinn, Tartu, Pärnu).
Tegevuse kirjeldus:	Arendatakse säästvat transporti, mh trammiühendusi ning rajatakse koostöös kohalike omavalitsustega jalg- ja jalgrattateid ja kaasaegset tänavaruumi. Linnaruum tuleb ümber korraldada, et optimeerida liiklusvoogusid, aga ka suurendada ja soodustada mootorita transpordi, näiteks jalakäijate eelistamist või jalgrataste ja mikromobiilsete sõiduvahendite, aga ka ühistranspordi (trammi) kasutamist. Tänavad tuleb vastavalt kohandada, rajada jalg- ja jalgrattateed ning trammitaristu. Mitmeliigilisi transpordisõlmi tuleb rajada, et luua ühenduspunkte erinevate transpordiliikide vahel, hõlbustades seeläbi juurdepääsu ühistranspordisüsteemile ja laiendades selle ulatust nii makro- (linn, piirkond ja terve Eesti) kui ka mikrotasandil (linnaosad, naabruskonnad).

⁵⁵ Rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse säästvat liikuvust läbi võrgulise tähtsusega jalg- ja jalgrattateede 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.

⁵⁶ Allikas: Transpordiamet, KLIM. 2022. a sai valmis 2 uut teelõiku kogupikkusega 20 km. Vastab nõuetele 108 km 277 km-st.

⁵⁷ Allikas: Transpordiamet, KLIM. Täpsustatud on teelõikude pikkuseid. Vastab nõuetele 40 km 179 km-st.

⁵⁸ Allikas: Transpordiamet, KLIM

⁵⁹ Allikas: Transpordiamet, SF projektaruanded

	<p>Eesmärk saavutatakse läbi kolme rahastatava tegevuse, mille raames toetatakse suuremaid linnapiirkondi (Tallinn, Tartu, Pärnu) järgmiste muudatuste elluviimisel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • terviklike jalgrattateede põhivõrgustike välja ehitamine (fookus kesklinnadel) ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 10 km; • multimodaalsete (ühis)transpordi sõlmpunktide arendamine, mille eesmärgiks on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja multimodaalsete sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele nagu buss, tramm, rong, mikromobiilsuse lahendused, Pargi&Reisi jms. Samuti parandatakse valgustatust, ilmastikukaitset, (ratta)parkimisvõimalusi jpm. Siht on luua vähemalt 1 multimodaalne sõlmpunkt aastaks 2029; • uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas. Sihttase on 3 km rajatud uut trammiliini aastaks 2029. <p>Programmi tegevus panustab peaaugult 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>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihttase)	2024 (sihttase)	2025 (sihttase)	2026 (sihttase)	2027 (sihttase)
Uue trammitaristu pikkus, km ⁶⁰	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km
Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk ⁶¹	↗	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk	0 tk
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km ⁶²	↗	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

* mõõdikute selgitused on toodud programmi Lisas 1.

Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Tabel 10: Programmi tegevuse 1.6. mõõdikud

Programmi tegevus 1.6.	Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
Tegevuse eesmärk:	Programmi tegevuse eesmärk on liikuvuse parem organiseerimine, tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse (liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute kujundamine ja ohutuselase teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks), transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.
Tegevuse kirjeldus:	Liikvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest ning ühtlasi juhtida kaubavood maanteelt raudteele ja teha seda keskkonnahoidlikult ja säästvalt. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega kogu reisija- ja kaubaveoteekonna keskkonnasäästlikumaks, ohutumaks, mugavamaks ja kiiremaks muutmine. Kaupade liikumisel läbi Eesti on eesmärk tõsta maismaatranspordi, lennunduse ja laevanduse konkurentsivõimet muuhulgas nutikate digitaalsete

⁶⁰ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁶¹ Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

⁶² Allikas: SF aruanded, rakendusüksus

lahenduste kaudu.

Programmi tegevuses hõlmab see näiteks ühistranspordipeatuste juurdepääsetavuse ja ligipääsetavuse (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse) kavandamist, 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 on kõigile kättesaadav ja ligipääsetav.

Oluline on ka uute nutikate liikuvusteenuste (nt rahvusvahelise elektroonilise kaubaveoinfo vahetamise, sh e-veoselehe väljatöötamine või kommertsalustel toimivate linna- või maapiirkonna liikuvuse teenused nagu elektrilised tõukerattad, isejuhtivad taksod, pakirobotid jmt) turule tuleku soodustamine läbi pilootprojektides osalemise ja seadusandluse ühtlustamise.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt juulis 2020 vastu võetud määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveo teabe kohta (eFTI⁶³) 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 esitada. Esimesed eFTI rakendusaktid ning delegeeritud aktid valmivad 2023. aasta septembriks. Eesti Kliimaministeerium peapartnerina hakkab Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) toel ning koostöös 22 partneriga Soomest, Leedust, Saksamaalt, Prantsusmaalt, Itaaliast, Belgiast, Portugalist ja Austriast projekti eFTI4EU raames välja töötama elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise jaoks vajalikku lahendust, mida testitakse kõigi transpordiliikide lõikes. Projekt kestab aastatel 2023–2026 ning projekti eelarve on 22,8 miljonit eurot, millest 50% kaasrahastatakse CEFist.

Seos VVTP punktiga 6.2.5. „Koostame üleriigilise rattastrateegia, mille eesmärk on parandada rattaga liikumis- ja parkimisvõimalusi ning tagada senisest suurem jalgratturite ohutus igapäevases liikluses.“ Üleriigilist rattastrateegia koostamist veab TRAM.

Programmi tegevusteks on ka liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas kavandatud tegevuste rakendamine ning ohutuks veeliikluseks tingimuste loomine ja lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine. Tegevuste eesmärk on kõigi transpordisektorite lõikes liiklejate ohutuse tagamine ning võimalike riskide ja ohtude maandamine keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.

Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu liiklusohutuspoliitika pikaajaliste eesmärkide saavutamisse vähendada liikluses hukkunute arvu 2050. aastaks nullini.

Kooskõla VVTP punktiga 6.2.2. „Läheme edasi kokkulepitud mahus Tallinna-Tartu, Tallinna-Pärnu maanteedel liiklusohutlike kohtade ümberehitamisega, kasutades 2+2 või 2+1 sõiduradade põhimõtet.“

Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 tegevused kaetakse elluviimiskavaga. Elluviimiskavas 2024–2025 on kolm mõõdikut: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv, hukkunud ja raskesti vigastatud kokku ning kavandatud 114 tegevust.

Elluviimiskavas on kajastatud aastateks 2024–2025 liiklusohutusele kavandatud koguvajadus 6 398 000 eurot, millele eelarvelisi vahendeid on summas 2 869 000 ehk perioodi katmata lisavajadus on 3 529 000 eurot. 2024. Aasta koguvajadus on 2 997 000 eurot, millest vahenditega on kaetud 1 871 000 eurot ja 2025. aastal 3 401 000 eurot, millest vahenditega on kaetud 998 000 eurot. Oluline on silmas pidada, et tegevused mõjutavad üksteist ning mõju on kumuleeruv ehk elluviimiskavaga seatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik nende kõigi samaaegne rakendamine.

Ohutu veeliikluse aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapere liikmed, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Transpordiamet loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelevalvet nii rahvusvahelisel kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelevalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme.

⁶³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

	<p>Veetee taristu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Transpordiameti järelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusalast 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>Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennuettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil korrigeerivate tegevuste kaudu ennetada lennuõnnetusi ja tõsisid intsidente. 2021. aasta alguses läks Transpordiamet üle uuele üleeuroopalisele raporteerimissüsteemile ECCAIRS 2, mis muudab kasutajatele raporteerimise veelgi lihtsamaks ja läbi selle võimaldab ka paremini hinnata ohutusalaseid protsesse.</p> <p>Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamiseks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast. Alates 2022. aastast on Transpordiamet võtnud suurema tähelepanu alla ka eralennunduse ja hobilennunduse järelevalve, seda peamiselt parema teavitustegevuse ja suurenenud hulga väliinspekteerimiste kaudu.</p>						
Tegevuse mõõdikud	Trend	2022* (tegelik)	2023 (sihtase)	2024 (sihtase)	2025 (sihtase)	2026 (sihtase)	2027 (sihtase)
Liikluskäitumise muutuse indeks ⁶⁴ <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	↗	7,4	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis ⁶⁵	↘	0,33	0,99	0,97	0,95	0,94	0,94
Laevaõnnetuste koguarv aastas ei ületa 5 õnnetust ⁶⁶	→	5	<5	<5	<5	<5	<5

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. 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 kliimaminister 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.

⁶⁴ Allikas: TRAM

⁶⁵ Allikas: TRAM. 2022. aastal toimus 0 lennuõnnetust, 2 tõsist intsidenti. See on väga hea tulemus.

⁶⁶ Allikas: TRAM

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

- 1) **liikuvuse asekantsler** (programmi tegevused nr 1 ja 3–6 oma vastutusala piires);
- 2) **merenduse ja veekeskkonna asekantsler** (1. meetme programmi tegevused nr 2 ja 6 oma vastutusala piires).

Programmi rakendatakse läbi ühe meetme: transpordi konkurentsivõime. Meetme ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükis 5. Programmi struktuur vastab enamuses arengukava ülesehitusele (v.a liikuvus, kus üldine liikuvuskorraldus, mis ei hõlma ühistransporti, on valdkondlikult jaotunud erinevate programmi tegevuste ja horisontaalselt programmi tegevuse 1.6 alla ning ühistranspordi korraldamise ja soodustamise kohta on koostatud eraldi programm Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis).

Programmi koostamisel osalesid Transpordiamet ja Riigilaevastik. Seoses ministeeriumide ümberkorraldamisest ei olnud ajaraami silmas pidades võimalik programmi eelnõu koostamisele kaasata kogu transpordi valdkonna arengukava juhtkomisjoni liikmeskonda. Programmi rakendamisele 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 2050⁶⁷;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030⁶⁸;
- Eesti julgeolekupoliitika alused⁶⁹;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030⁷⁰;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika⁷¹;
- Eesti 2035+ strateegia⁷²;
- Energiamajanduse arengukava aastani 2030⁷³;
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030⁷⁴;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030⁷⁵;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“⁷⁶;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;

⁶⁷ <https://kliimaministeerium.ee/kliimapoliitika-pohialused-aastani-2050>

⁶⁸ https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_ee.stikeelne.pdf

⁶⁹ https://www.riigiteataja.ee/akt/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#

⁷⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

⁷¹ <https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

⁷² <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

⁷³ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

⁷⁴ <https://kliimaministeerium.ee/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava>

⁷⁵ <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

⁷⁶ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eeesti2030.pdf

- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030⁷⁷;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035⁷⁸;
- Heaolu arengukava 2023–2030⁷⁹;
- Digiühiskonna arengukava 2030⁸⁰;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030⁸¹;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030⁸²;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030⁸³;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“⁸⁴;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035⁸⁵;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035⁸⁶;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia⁸⁷;
- Eesti Merestrateegia⁸⁸;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat⁸⁹;
- Meremajanduse valge raamat 2022–2035⁹⁰;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030⁹¹;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm⁹²;
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025⁹³;
- Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028⁹⁴;
- Riigiteede teehoiukava 2023–2026⁹⁵;
- Veetee hoiukava⁹⁶, mis kinnitatakse TERE programmi lisana.

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- kliima ja keskkond (eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega);
- võrdsed võimalused (aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete ja seeläbi teenuste kättesaadavuse parandamise ning ligipääsetavuse tagamise kaudu);
- infoühiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng⁹⁷ (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada eksporti ja investeringuid);

⁷⁷ <https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/0000/1279/3848/12793882.pdf>

⁷⁸ <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

⁷⁹ <https://www.sm.ee/heaolu-arengukava-2023-2030>

⁸⁰ <https://www.mkm.ee/digiriik-ja-uhendus/digiuhiskonna-arengukava-2030>

⁸¹ <https://kliimaministeerium.ee/MAK2030>

⁸² <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

⁸³ <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

⁸⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

⁸⁵ https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf

⁸⁶ <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

⁸⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

⁸⁸ <https://kliimaministeerium.ee/keskkonnakasutus/merestrategie>

⁸⁹ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf

⁹⁰ <https://www.mkm.ee/media/8055/download>

⁹¹ <https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/valisohk/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

⁹² <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

⁹³ <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>

⁹⁴ <https://www.mkm.ee/media/6948/download>

⁹⁵ <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>

⁹⁶ <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>

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

- riigivalitsemise areng (programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel).

Programmi täitmise (transpordi tulemusvaldkonna) tulemusaruanne⁹⁸ koostatakse korra aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha, ning aruande eelnõu esitatakse Rahandusministeeriumile (RaM) iga aasta **1. aprilliks**. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. Identse infoga **tulemusaruanded kinnitavad kliimaminister ja regionaalminister** eraldi, kus kliimaminister vastutab transpordi ja liikuvuse ning regionaalminister vastutab ühistranspordi korraldamise sisulise info eest. Kinnitatud tulemusaruanded esitatakse RaMile ja Riigikontrollile **31. maiks**.

7. LISAD

Lisa 1 Mõõdikute selgitused

Lisa 2 Teenused programmitegevuste lõikes

Lisa 3 Veetee hoiukava (esitatakse eraldi dokumendis)

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

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

LISA 1 Mõõdikute selgitused

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

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

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

<p>all (500 ja enama kogumahutavusega) 350-ni aastaks 2035)</p>	<p>konkurentsivõimeline, diferentseeritud. Talviseks navigatsioonihooajaks peab olema tagatud nõudlusele vastav jäämurdevõimekus. Negatiivset keskkonnakoormust aitab vähendada logistikaahela digiteerimine.</p> <p>Vastavalt moodsiku eesmärgile esitatakse andmed kõigi Eesti laevaregistris olevate üle 500 kogumahutavusega kauba- ja reisilaevade kohta vastaval aruandeaastal.</p>
<p>Raudteekaubaveo osakaal tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga</p> <p>(TLAK moodsik: suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga)</p>	<p>Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga: Eesmärk sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimine loob eeldused modaalnihke kasvuks 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 kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit. Raudteekaubaveo osakaalu suurendamine on võimalik ka läbi Eesti veetavate täiendavate kaubamahtude, mis on siiani kasutanud alternatiivseid kaubaveokoridore.</p>
<p>Aastaringsete regulaarsete lennu liinide arv</p> <p>(TLAK moodsik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu)</p>	<p>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.</p>

<p>Moodsiku nimetus</p>	<p>Meede 1. Transpordi konkurentsivõime (arengukava 1. tegevussuuna moodsik)</p>
--------------------------------	--

<p>Transpordi energiakulu, TWh Taastuenergia osakaal transpordis, %</p> <p>(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%)</p>	<p>Transpordi energiakulu max 8,3 TWh (ENMAK 2030), millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut, nt ühistranspordi kasutust, jms) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. Seoses Euroopa Liidu kliimakokkulepetega on keskkonnahoiu mõjud olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. Taastuenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenergiakulu vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (2020. a ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalnihke suunamine aktiivsetele liikumisviiside kasutuse kasvu suunas.</p>
---	--

<p>Möödiku nimetus</p>	<p>Programmi tegevus 1.1. Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid</p>
<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, %</p>	<p>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic: Rail Baltica 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. 2028. aastaks on valminud raudtee lõik Tallinnast Pärnuni koos reisiliikluse käivitamiseks vajalike kohtobjektidega (jaamad, kohalikud peatused, veeremidepoo, taristu halduskeskused) ehk ligi 80% raudteest. 2030. aastaks on Rail Baltica raudtee Eesti osa ja kogu sellega seonduv infrastruktuur 100% valmis ja kasutuses. % arvutus tehakse eelarve täitmise põhjal. Erinevad raudteelõigud, viaduktid jm ehitised vajavad ehitamiseks investeeringuid, mida mõõdetakse rahas.</p>
<p>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, h min</p>	<p>Ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad: Rail Baltica raudtee väljaehitamisel tekib uus ja kiire 1435 mm raudteeühendus Tallinna ja Pärnu vahel, mille tulemusel väheneb sõiduaeg praeguselt kiireimalt liigilt (sõiduautoga) 1h 39 min 42 minutile. 2030.aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn–Narva 1h 45 min, Tallinn–Tartu 1h 30 min, Tallinn–Viljandi 1h30min.</p>
<p>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km</p>	<p>Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF väljundindikaator): Raudteede õgvendamine Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geometriat.</p>
<p>Elektrifitseeritud uute</p>	<p>Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator): 2026. aastaks laiendatakse õhuliinivõrku Narvale, 2029 aastaks</p>

raudteede pikkus, km	Koidula ja Valgani. Elektrifitseerimise käigus ehitatakse 25 kV õhuliini koos veoalajaamadega. Elektrifitseerimisel vähendatakse raudteetranspordi negatiivset keskkonnamõju taastuenergia kasutamise kaudu ning luuakse uus infrastruktuur aitamaks saavutada kiirusi kuni 160 km/h.
-----------------------------	---

Möödiku nimetus	Programmi tegevus 1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid
Jäämurde teenuse tagamine, %	Jäämurde teenuse tagamine: Sõltumata talve raskusastmest on vajadus jäämurde teenuse järele püsiv. Arvestades Eesti asukohta Läänemere ääres ja kliimaatilisi tingimusi, tuleb riigil tagada piisav jäämurdevõimekus, et võimaldada stabiilse majandustegevuse jätkumist ka talveperioodil, kui meri jäätub.
Möödetud Eesti mereala, %	Möödetud Eesti mereala: Üldkasutatavad laevateed ja merealad on mõõdistatud aastaks 2035. Hetkel on mõõdetud 70% Eesti üldkasutatavatest laevateedest ja merealast. Mõõdistamiseks kasutakse kaasaegseid tehnoloogilisi lahendusi (LIDAR tehnoloogia).
Uute lainemurdjatega sadamate arv, kus on rakendatud kliimamuutuste mõjude suhtes kaitsemeetmeid, tk	Uute lainemurdjatega sadamate arv (SF väljundnäitaja): Lühikese külmaperioodiga jäävabad ja tormised talved on osutunud kiiresti kasvavaks riskiks sadamarajatiste säilimisele ning erinevate laevade/ujuvaluste ohutule teenindamisele. Kaitserajatiste (muulide, lainemurdjate) puudumine toob kaasa sadamarajatiste (kaide, rampide, akvatooriumi) kasuliku eluea kiire lühenemise. Tavapäraselt, muulidega kaitstud veealal või tormiperioodiks jäätuva merega, peaks betoonist sadamakai kasutusiga olema vähemalt 50 aastat (hetkel u 25 aastat). Sagenevate tormide ja suureneva lainetuse tingimustes võib ehitusekspertide hinnangul rajatiste kasulik eluiga väheneda kuni 2 korda, ekstreemsete olude jätkudes ka märksa kiiremini. SF perioodil 2021–2027 uuendatakse kuni nelja AS-i Saarte Liinid sadama kaitserajatist, millega tagatakse sadamarajatiste kasutusiga 50 aastat.
Eestisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega (eesmärk 2035. a 12,1 kt vähenemine), kt	Eestisese merenduse CO₂e vähendamine saarte vaheliste parvlaevühenduste nullheitele viimisega: indikaatoriga panustatakse kliimaeesmärkide saavutamisse parvlaevade taastuenergiale viimse kaudu. Siseriikliku parvlaevanduse 0-heitele viimise mõju Eestisesele merendusele on 12,1 kt CO ₂ vähenemist.

Möödiku nimetus	Programmi tegevus 1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid
Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades, %	Irdtorni lahendused kasutusel lennujaamades: Kavandatakse tegevused järgmistes etappides: 2021. aastal loodi strateegia: „mis, kuidas, kuhu, mis teenused“, 2022. aastal loodi keskus Tallinnas, 2023. aastal toimub uute teenuste (AFIS ja ATC, MET) osutamine Tartu lennuväljal ning ettevalmistuste tegemine teenuse osutamiseks ka teistel lennuväljadel. 2024. aastal otsustatakse irdtorni teenuse võimekuse loomise üle teistesse regionaallennujaamadesse tulenevalt

	ülelende vähenemisega seotud vähenenud rahavoost Ukraina kriisi mõjul. 2035. aastaks on irdtorni teenuse võimekus kõigis lennujaamades.
--	---

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid
<i>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (%)</i>	Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
<i>Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla (%)</i>	Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine suunas Tallinn–Pärnu–Ikla vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 objektide nimekirjale.
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m)	Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2023–2026“. Mõõdikuks on teede tasasuse näitaja ehk IRI (ingl. k <i>International Roughness Indeks</i>). IRI on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste 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 <1,5 mm/m, saavutamine eeldaks teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus – TEN-T (km)	Rekonstrueeritud või uuendatud maanteede pikkus (SF väljundnäitaja) vastavalt „Riigiteede teehoiukava 2023–2026“ lisa 2 TEN-T võrgustiku objektide nimekirjale.

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond
Uue trammitaristu pikkus, km	Uute trammiteede pikkus (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatavate uute trammiteede pikkus. Näitaja hõlmab kogu linnapiirkonda, st et nii linna- kui ka linnalähiliine. Trammi kui ühe kõige keskkonna- ja ruumisäästlikuma, kuid ka atraktiivsema ühistranspordiliigi potentsiaali laiem ära kasutamine võimaldab ühistranspordi konkurentsivõimet tõsta. Efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas, mis on oluline kesklinnas trammide läbilaskvuse tagamiseks. Sekkumine parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.

Uued või uuendatud mitmeliigilised sõlmpunktid, tk	Uued või uuendatud mitmeliigilised ühendused (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatavate uute või uuendatud mitmeliigiliste sõlmpunktide arv, mis hõlbustab erinevate transpordivahendite ja liikumisviiside kasutamist ja kombineerimist kauba- või reisijateveoks, parandab ühistransporditeenuse kättesaadavust ja ligipääsetavust ning tõstab selle konkurentsivõimet. Sellega soodustab sekkumine säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist, pöörates tähelepanu kasutajakogemusele - mugavusele, ligipääsetavusele, ohutusele, sõlmpunktideni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm.
Uus või uuendatud sihtotstarbeline jalgrattataristu, km	Toetust saav sihtotstarbeline jalgrattataristu (SF väljundmõõdik): Toetatud projektidest rahastatava uue või oluliselt uuendatud sihtotstarbelise jalgrattataristu pikkus, fookusega suuremate linnapiirkondade kesklinnadel. Spetsiaalne eraldatud jalgrattataristu hõlmab nõuetekohaselt märgistatud ja linnade rattastrateegiates välja toodud kvaliteedikriteeriumitest lähtuvaid jalgrattateid. Sekkumine soodustab aktiivsete liikumisviiside kasutust, tõstab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuse- kui ühiskonnagrupidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.

Mõõdiku nimetus	Programmi tegevus 1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem
Liikluskäitumise muutuse indeks <i>Algtasemega võrreldes indeksi kasv 0,5 punkti võrra aastaks 2025</i>	Liikluskäitumise muutuse indeks: liikluskäitumise indeks iseloomustab liiklejate hoiakute ja käitumise koondtaseme ja selle prognoositud muutuse keskmist väärtust ning põhineb üksikindikaatorite ¹⁰¹ 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.
Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis	Ärilies- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste, tõsiste intsidentide ja nendes hukkunute arv on selgelt vähenemistrendis: 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.
Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust	Laevaõnnetuste koguarv aastast ei ületa 5 õnnetust: Ohutuse taset on võimalik mõjutada läbi tõhusama järelevalve veesõidukite tehnilise seisukorra ja veeliiklejate väljaõppe üle ning tagades ohutud

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

	tingimused meresõiduks õigeaegse ja täpse navigatsiooniinfo kaudu.
--	--

LISA 2 TERE teenused programmitegevuste lõikes

1.1. Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Üleriigilise ja rahvusvahelise raudteetranspordi konkurentsivõime ning taristu arendamine ja transpordipoliitika otsuste ettevalmistamine, sh poliitikakujundamine ning tingimuste ja nõuete väljatöötamine selle elluviimiseks. Riigieelarvelise toetuse vajaduse kaardistamine tagamaks avalikku raudteed omavale raudteeinfrastruktuuriettevõtjale 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).
1.2. Veetransporditaristu arendamine ja korrashoid		
Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Veetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	Mere- ja siseveelaevaliikluse, nende keskkonnakaitse, merenduse transpordikoridoride rahvusvahelise konkurentsivõime, kaubandusliku meresõidu ja sadamate tööga seotud riigi arengukavade väljatöötamises osalemine ning elluviimise ja tulemuslikkuse seire ning vajadusel transpordipoliitikasse muudatuste sisse viimine. Laevade Eesti lipu alla toomise soodustamine ja Eesti sadamate ja merekoridoride rahvusvaheline tutvustamine. Valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõude ettevalmistamine, rahvusvahelise koostöö korraldamine ja koordineerimine, sealhulgas rahvusvahelistest lepingutest tulenevate kohustuste täitmise korraldamine ja osalemine organisatsioonide töös (EL, IMO jt) ja riigiabi küsimuste lahendamises osalemine oma valdkonna piires. Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate ja transpordivahendite, Eesti veeteede taristu arendamiseks ja korrashoiuks toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate ja veeteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF-mõistes).
TRAM	Veetaristu ehitamine ja korrashoid, jäämurre	Üldkasutataval veeteel hüdrograafilise mõõdistamise teostamine, jäämurde tööde korraldamine. Laevateede, navigatsioonimärgistuse ja veeliiklust reguleerivate alade planeerimine üldkasutataval veeteel, sealhulgas laevateede korrashoiu korraldamine. Navigatsioonimärkide ja raadionavigatsioonisüsteemide haldamine, kaasajastamine ja paigaldamine ning vastavate infosüsteemide haldamine.
RL	Laevade mehitanine ja tehniline korrashoid	Laevade mehitanine ning tehnilise korrashoiu teenuse pakkumine klientidele. Tehnilise korrashoiu teenus hõlmab riigiasutuste poolt veelal täidetavate ülesannete täitmise jaoks vajalike veesõidukite kasutamise võimaldamist. Siia alla kuulub nende veesõidukite kasutamise

		<p>üleriigiline planeerimine, logistiline tugi ja varustamine (sh kütus), remondi- ja hooldustööde korraldamine ning veesõidukite vastavuse tagamine tehnilistele, ohutus- ja turvanõuetele. Osapoolte kokkuleppel veesõidukite rendi-, mehitamise ja haldamise teenuse osutamine ametiabiavaldajal kui ka ametiabi korras, näiteks ülikoolid ja erasektor.</p> <p>Riigilaevastik vastutab uute veesõidukite, sh riigile kuuluvate parvlaevade, hankimise ja moderniseerimise ning veesõidukite üleriigilise arendamise eest.</p> <p>Laevade mehitamise teenus hõlmab kõiki veesõiduki meeskonnaga seotud tegevusi, sh sobiva kvalifikatsiooniga meremeeste värbamine ja veesõidukite nõuetekohane mehitamine.</p>
RL	Lootsimine	<p>Laevade ohutu navigeerimise tagamine lootsimispiirkondades. Lootsiteenuse osutamise koordineerimine, korraldamine ja arendamine. Lootsinduse valdkonnas rahvusvahelises ja siseriiklikus koostöös osalemine.</p>

1.3. Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine	<p>Üleriigilise ja rahvusvahelise õhutranspordi 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.</p>

1.4. Maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid

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

1.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (Transport)	Keskkonnahoidlik ku 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 taastuvenergiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).

1.6. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
KLIM (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.
KLIM (Transport)	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning	Üleriigilise liikuvuspoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine,

	uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiade koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veeteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
TRAM	Üleriigilise liikuvuse planeerimine	Liikuvusandmete hõive, toorandmete avaldamine, operatiivtasandi analüüs, strateegilise tasandi analüüs, strateegiliste planeerimisdokumentide koostamine/täiendamine (THK, LOP elluviimiskava), investeerimisnimekirjade kinnitamine, eelprojektide koostamine, projekteerimistingimuste menetlus ja ehituslubade andmine.
TRAM	Liiklusharjumuste kujundamine	Liiklushariduse korraldamine koostöös haridusametite ning omavalitsustega ja liiklusohutusalase teadlikkuse tõstmine läbi teavitustegevuste ja võrgustikutöö. Liiklusharidusalaste koolituste korraldamine, õppematerjalide väljatöötamine ja tagamine haridusametitele. Sotsiaalkampaaniate (helikopterid, droonid, väikelaevad) korraldamine artiklite, teabematerjalide koostamine, e-õppekeskkonna haldamine.
TRAM	Liikuvusega seotud lubade väljastamine	Juhtide ja liiklusvahenditega seotud lubade väljastamine füüsilistele ja juriidilistele isikutele (maantee, lennundus, veeteed), nt sõiduki juhiluba, suur- ja raskeveokite eriluba jmt.
TRAM	Järelevalve korraldamine	Ohuprognoozi koostamine ja järelevalvetegevuste läbiviimine (maanteed, veeteed, õhuteed, ühistransport). Täpsem eesmärk on tagada Transpordiameti seadusega ülesandeks seotud valdkondade üle õiguspärane, korrektne, ühetaoline ja sõltumatu järelevalve teostamine. Järelevalvemenetlus hõlmab endas rikkumise märkamist, hinnangut ohu iseloomule, soovitatavate eesmärkide sõnastamist, toiminguid sündmuskohal, sh rikkumise fikseerimist ja järelevalvemeetmete rakendamist, sunnivahendi kohaldamist ning järgnevaid paralleeltegevusi.
TRAM	Liiklusinfo edastamine (sh laevaliiklus ja navigatsioon)	Navigatsiooniteabe kogumine, koostamine ja levitamine. Laevaliiklusteenuse osutamine ja laevaliikluse korraldamise süsteemi haldamine. Maanteeinfo kogumine, koostamine ja edastamine. VMS (muutuvteabega liikluskorraldusvahend) märkide haldamine ja tark tee süsteemi haldamine.
TRAM	Taristuga seotud õiguste andmine	Maantee ja veete taristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ja juriidilistele isikutele, nt tee liiklusväliseks tegevuseks kasutamise luba, ristumiskoha ehitamise kooskõlastus, navigatsioonimärgistuse projektide kooskõlastus, sadama ja sadamarajatise turvatunnistus jmt.