



KLIIMAMINISTEERIUM

TRANSPORDI JA LIIKUVUSE PROGRAMM 2027–2030



Sisukord

1. Programmi üldinfo	2
2. Sissejuhatus.....	3
3. Hetkeolukorra analüüs ja olulised tegevused.....	5
4. Programmi eesmärk ja mõõdikud	8
5. Rahastamiskava	11
6. Programmi tegevused ja tegevuste täitmise analüüs	12
Programmi tegevus 1. Raudteetransporditaristu.....	12
Programmi tegevus 2. Lennutransporditaristu	19
Programmi tegevus 3. Teetransporditaristu	22
Programmi tegevus 4. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	27
6. Programmi juhtimiskorraldus	33
Lisa 1. 2025. a programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine	35
Lisa 2. Programmi teenuste kirjeldus	36
Lisa 3. Mõõdikute kirjeldus	39

1. Programmi üldinfo

Tabel 1. Programmi üldinfo

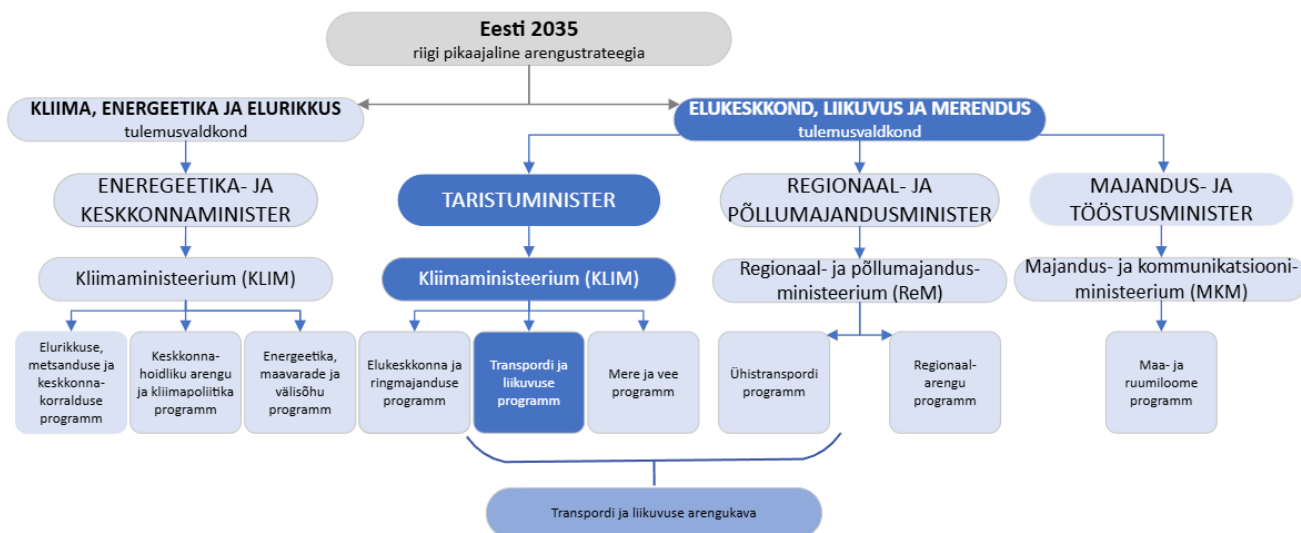
Tulemusvaldkond	Elukeskkond, liikuvus ja merendus
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eestis on kõigi vajadusi arvestav elukeskkond, liikuvuslahendused ning konkurentsivõimeline majandus.
Valdkonna arengukava	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (TLAK)
Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse programm
Programmi eesmärk	Eestis on tagatud kvaliteetsed ¹ ning kestlikud liikumisvõimalused kõigile.
Programmi periood	2027–2030
Peavastutaja (ministeerium)	Kliimaministeerium (KliM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (TRAM)

¹ Kvaliteetsete liikumisvõimaluste all mõeldakse, et need on kasutajate jaoks mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired ja nutikad. Mugavus kätkeb endas alates taristu füüsilisest mugavusest, kaasavusest (ruumikvaliteet) kuni sobiva ajagraafiku ning marsruudini välja ÜT puhul (ReMi programmis). Ligipääsetavus tähendab, et taristu on kasutatav kogu elukaare vältel (8–80 printsiip) ning kõigile inimestele, vaatamata nende füüsilistest või vaimsetest eripäradest. Ohutus kätkeb endas standarditele vastavat ohutut füüsilist taristut (nt LOP, ohutud raudteeülesõidud jmt). Kiire tähendab eelkõige, et fookuses on aegruumiliste vahemaade vähendamine (nt raudteekiiruste tõstmine, 2+1 maanteed, mugavad ja ajagraafikus ümberistumisvõimalused). Nutikus transpordis – alates muutuvteabe liiklusmärkidest, ühtsest piletisüsteemist, eMCR, kaubadroonidest jmt ning lõpetades 5G-ga varustatud maanteetaristu ja isesõitvate autodega.

2. Sissejuhatus

Alused ja põhimõtted

Transpordi ja liikuvuse programm on üks kuuest tulemusvaldkonna „**Elukeskkond, liikuvus ja merendus**“ programmidest.



Joonis 1. Kliimaministeeriumi põhitegevustega seotud tulemusvaldkonnad ja programmid.

Programm on koostatud Kliimaministeeriumi vastutusvaldkondade ja juhtimisloogika alusel. Programmi struktuur koondab ühise eesmärgi alla transpordi ja liikuvuse poliitika väljatöötamise ja elluviimise korraldamise eest vastutava asekanstleri teemad – maantee-, raudtee- ja õhustranspordi ning liikuvuse arendamise tegevused. Transpordi ja liikuvuse arengukava üldeesmärgi elluviimisele panustavad lisaks käesolevale programmile ka Mere ja vee programm ning ühistranspordi osas Ühistranspordi programm, mille eest vastutab Regionaal- ja Põllumajandusministeerium. Sealjuures ei ole transport eraldiseisnev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt ettevõtluse, toimimist. Samuti on transpordil tugev ühisosa muuhulgas ka keskkonna- ja energeetikavaldkondadega.

Programmi koostamisel on arvestatud transpordivaldkonna arengudokumentide ning seotud poliitikavaldkondade eesmärkidega. Programm lähtub [Transpordi ja liikuvuse arengukavast 2021–2035](#) ning arvestab transpordi seoseid muu hulgas keskkonna- ja energeetikavaldkonnaga. Programmi rakendamisel arvestatakse riigi eelarvestrateegia, struktuurivahendite kasutamise rakenduskava, [Eesti 2035](#) sihtide ning teiste seotud arengudokumentidega.

Seosed ja eesmärgid

Programm aitab saavutada tulemusvaldkonna eesmärgi, arendades maantee-, raudtee- ja õhustransporditaristut, parandades liikuvuslahenduste kvaliteeti ja ligipääsetavust ning toetades ohutuma ja säästlikuma transpordisüsteemi kujundamist. Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

Tabel 2. Tulemusvaldkonna elukeskkond, liikuvus ja merendus mõõdikud ja sihttasemed

Mõõdik/Sihttase	Viimane tegelik tase (2025)	2027	2028	2029	2030
Elukeskkonnaga rahulolu, % Allikas: Üleriigiline küsitlusuuring "Elukeskkonnaga rahuolu"	72 (2024)	75	76	76	73,5
Kasvuhoonegaaside summaarne heitkogus transpordivaldkonnas, kilotonni CO ₂ ekvivalenti Allikas: Eesti Keskkonnauuringute Keskus, Kliimaministeerium (kliimaosakond)	2548,1	2231,9	2126,5	2021,1	1915,7
Heas seisundis olevate veekogumite osakaal (%) Allikas: Keskkonnaagentuur	50	65	66	67	67
Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline Allikas: Shipping Industry Flag State Performance Table, https://www.ics-shipping.org/	3	3	3	3	3
Olmejäätmete ringlussevõtu määr (%) Allikas: Keskkonnaagentuur	36,4 (2024)	57	58	59	60
Väljaspool Harjumaad loodud SKP elaniku kohta EL keskmisest, % Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	57,4 (2023)	69	70	71	72
Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal, % Allikas: minuomavalitsus.ee	35,1	42,5	43	43,5	44

Programm panustab riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning kaudsemalt sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“. Samuti aitab programm kaasa mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ja „ligipääsetavuse näitaja“ sihttasemete saavutamisele ning taristu arendamise kaudu ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu“ parandamisele.

Programmi eesmärk lähtub Transpordi ja liikuvuse arengukava üldeesmärgist tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega. Programmi elluviimiseks kasutatakse Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika fondide Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF), CO₂ kvoodimüügitulu, Moderniseerimisfondi ning Taaste- ja vastupidavusrahastu vahendeid (RRF). Niisamuti hõlmab programm RRF tulemuste saavutamise seisukohalt olulisi meetmeid säästva ja aktiivse linnalise liikumiskeskonna arendamiseks suuremates linnades, järgides integreeritud transpordikoridoride loogikat, mitmeliigilise taristu kavandamist, raudteeühenduste, kiiruse ja ohutuse suurendamist. Meretranspordisektori konkurentsivõimelisemaks ja keskkonnahoidlikumaks muutmine ning selle mitmeliigiliselt ühendamise, on kajastatud mere ja vee programmis. Kohaliku biometaaani kasutuselevõttu hõlbustavaid meetmeid on kajastatud energeetika, maavarade ja välisõhu programmis. Tallinna pealinnapiirkonna ühise transpordisüsteemi loomine sisaldub Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordi programmis.

Programm panustab **ÜRO säästva arengu eesmärkide** saavutamisse:



Muudatused

Võrreldes Transpordi ja liikuvuse programmiga 2025–2028 struktuurseid muudatusi programmis tehtud ei ole, uuendatud on vaid programmi tegevuste nimetused ning meetme tasand on programmist välja jäetud, kuna see ei omanud enam sisulist väärtust. Programm jätkub senise ülesehituse ja juhtimisloogika alusel.

Võrreldes 2026–2029 programmiga ei dubleerita enam erinevatel planeerimistasanditel mõõdikuid ning mõõdikute arvu on vähendatud ja võimalusel õiged mõõdikud õigele tasemele tõstetud (programmi tasandil on kuni 5 mõjumõõdikut ja programmi tegevuste tasandil on 2–3 tulemusmõõdikut).

Hindamised ja tõhustamiskavad

2025. aastal ei viidud läbi hindamisi ega koostatud tõhustamiskavasid.

3. Hetkeolukorra analüüs ja olulised tegevused

Programmi eesmärgi saavutamises on jätkuvalt selge arenguruum. Seda kinnitavad programmi mõõdikud: transpordi CO₂-hehtkogus oli viimaste teadaoleva tegelike andmete alusel (2024) 2491 kt CO₂ ekv (2024. a eesmärk: 2292 kt CO₂ ekv). 2025. a vastas TEN-T põhivõrku kuuluvatest riigiteedest kehtestatud nõuetele 27% (2025. a eesmärk: 26%) ning Rail Baltica põhitrassi muldkeha valmidus koos toetava taristuga oli 31% (2025. a eesmärk: 40%). See näitab, et transpordisüsteemi arendamisel tuleb samaaegselt vähendada heidet, parandada taristu vastavust nõuetele ja kiirendada strateegiliste investeeringute elluviimist.

Raudteetransporditaristu

Raudteevaldkonnas on peamine arenguvajadus kasvatada raudtee rolli nii reisijate- kui ka kaubaveos. 2025. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid 12% kõigist kaubavedudest ning ida-lääne suunalise kaubaveo vähenemist ei ole suudetud asendada. Samal ajal on oluline tagada Rail Baltica tähtaegne piiriülene valmimine, suurendada olemasoleva võrgu läbilaskevõimet ja viia ellu elektrifitseerimine, et tugevdada raudtee konkurentsivõimet ning vähendada survet maanteetranspordile.

TLAK mõõdikute: „Transpordi CO₂e hehtkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“ ja „Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga“ ning programmi tegevuse eesmärgi saavutamiseks on järgmised olulisemad tegevused:

- Rail Baltica rajamine ja etapiviisiline ehitamine eesmärgiga tagada piiriülene ühendus ning selle kasutuselevõtt;
- Raudteede elektrifitseerimine (sh Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva suunal);
- Kiiruste tõstmine olemasoleval 1520 mm raudteel (kuni 160 km/h) ning sellega seotud rekonstrueerimis- ja ohutustööd;
- Raudteeülekäikude mitmetasandiliseks ehitamine (tiheda rongiliiklusega lõikudel ja Rail Baltica trassil) ning täiendavate tõkkepuude paigaldamine reisirongiliiklusega raudteeületuskohtadel;
- Täiendavate elektrirongide kasutuselevõtmine;

- Taristuinvesteeringud taktipõhise liiklusgraafiku rakendamiseks reisirongiliikluses (sh kiiruste tõstmine olemasoleval 1520 mm raudteel (kuni 160 km/h) ja sellega seotud rekonstrueerimistööd);
- Taristu parem sidumine teiste liikumisviisidega.

[Loe täpsemalt: programmi tegevus raudteetransporditaristu](#)

Õhutransporditaristu

Õhutranspordis on olukord tervikuna paranenud. 2025. aastal teenindasid Eesti rahvusvahelised ja regionaalsed lennujaamad kokku rekordilised 3 581 620 reisijat, millest 93 516 reisijat ehk 6% rohkem kui 2024. aastal teenindati regionaalsetes lennujaamades. Aasta jooksul oli võimalik Tallinnast regulaarsete otselendudega lennata 51 sihtkohta, millele lisandusid regulaarsed tellimislennud. Kõige rohkem reisijaid lendas otselendudega Stockholmi, Riiga, Helsingisse ja Frankfurti. Kõige rohkem reisijaid teenindasid airBaltic (30%) ja Ryanair (13%). Regulaarlende tegi kokku 16 lennufirmat. Samas mõjutavad valdkonda jätkuvalt välised riskid, sealhulgas sõjast tulenevad õhuruumi muutused ja piirangud, hooldus- ja varuosaprobleemid ning globaalse satelliitnavigatsiooni häired, mis mõjutavad eeskätt regionaalset lennundust, aga avaldavad mõju ka ülelendudele.

TLAK mõõdiku: „Aastaringsete regulaarsete lennuliinide arv“ ning programmi tegevuse eesmärgi saavutamiseks on järgmised olulisemad tegevused:

- Õhutranspordis jätkub regionaalsete lennujaamade toimimiseks vajaliku taristu ja teenuste toetamine, Tallinna lennujaama julgestus- ja päästeteenistuse kulude katmine ning alternatiivkütuste ja energiatõhususe investeeringud lennujaamade taristusse. Samal ajal jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi ettevalmistamist ning mehitamata lennunduse arendamist viisil, mis tagaks lennundusohutuse Eesti õhuruumis. Jätkub lennundusseaduse ja seotud õigusaktide ajakohastamine ja analüüside läbiviimine 2026. aasta lõpuks eesmärgiga 2027. aastal välja pakkuda uud ELi õigusruumile vastav ja tänapäevaseid erinevaid õhuruumi kasutajate vajadusi arvestav lennundusseadus;
- Aastatel 2026–2030 toimuvad Tallinna lennujaama reisiterminali laiendamisprojekti ehitustööd, et tagada 5 miljoni reisija teenindamise võimekus.

[Loe täpsemalt: programmi tegevus lennutransporditaristu](#)

Teetransporditaristu

Teetranspordis on peamised probleemid seotud nii TEN-T põhivõrgu nõuetele vastavaks väljaehitamisega 2030. aasta lõpuks, teekatte seisukorra rahuldaval tasemel hoidmisega kui ka liiklusohutuse tagamisega. Teehoiu rahastamine on olnud aastaid ebapiisav ning 2024. ja 2025. aastal oli riigiteede hoiuks eraldatud kogumaht viimase viie aasta lõikes madalaim nt 2025. aasta töömaht oli ligikaudu 40% väiksem kui 2021. aastal. Riigi eelarvestrateegias 2027-2030 suunatakse teehoidu kokku 934,6 mln eurot. Vaatamata RESiga 2026–2029 teehoiuks kavandatud vahendite mahu suurendamisele

ei ole rahastamise maht piisav, et hoida teekatete seisukorda rahuldaval tasemel ning TEN-T põhivõrgu teed tähtjaks nõuetekohaselt välja ehitada, mistõttu on muuhulgas oluline roll ka uuel Euroopa Liidu eelarveperioodil teede investeeringuteks eraldatavatel vahenditel.

2025. aasta liikluses hukkunute rekordiliselt madal tase (43) tõi kaasa ka kolme aasta keskmise hukkunute arvu languse: aastate 2023–2025 keskmisena hukkus liikluses 57 inimest.

TLAK mõõdiku „Liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu vähenemine poole võrra kolme aasta keskmisena“ ning programmi tegevuse eesmärgi saavutamiseks on järgmised olulisemad tegevused:

- Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 elluviimiskava 2027–2030 ohutu tee tegevussuuna tegevuste täitmine;
- Riigiteede hooldus- ja remontööde teostamine;
- TEN-T põhivõrgu teelõikude väljaehitamine (Libatse–Nurme, Päädeva–Konuvere, Konuvere–Päärdu, Käsukonna–Imavere);
- Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine;
- Kohalike teede teehoiutoetuse jätkamine.

[Loe täpsemalt: programmi tegevus teetransporditaristu](#)

Liikuvus, alternatiivkütuste taristu ja ohutus

Liikuvuse vaates on jätkuv probleem autostumise kasv ja säästvate liikumisviiside liiga aeglane edenemine. 2025. aastal kasvas ühistranspordi, jalgsi ja jalgrattaga tööle liikumise osakaal 35,7%-ni, ning ka autoga tööle liikumise osakaal on kerges langustrendis (59,1% $\rightarrow$ 58%). Rattaga tööl käijate osakaal oli samal aastal 2,6%, mis näitab, et suuremates linnapiirkondades puudub endiselt terviklik rattataristu. Samal ajal nõuab alternatiivkütuste taristu arendamine uusi investeeringuid, et täita Euroopa Liidu nõuetest tulenevad kohustused ning pakkuda laadimisvõimalusi aina enam populaarsemaks muutuvatele elektrisõidukitele. Eelkõige on probleem just elektriraskeveokite avalikuks kasutamiseks mõeldud laadimistaristuga, mis sisuliselt täna Eestis puudub.

Programmi tegevuse eesmärgi saavutamiseks on järgmised olulisemad tegevused:

- Elektri- ja vesiniku laadimistaristu arendamine (sh elektrilaadimistaristu arendamine kortermajade piirkonnas, elektriraskeveokite laadimisvõrk ja lennujaamade energiataristu);
- Säästva linnalise liikuvuse taristu arendamine, sh:
 - Jalgrattateede põhivõrkude rajamine linnapiirkondades (aastatel 2024–2029);
 - Multimodaalsete sõlmpunktide arendamine (aastatel 2025–2029);
 - Uute trammiliinide rajamine (aastatel 2026–2029);
 - Uued akutrollid Tallinnasse (lisanduvad 60 tk, aastatel 2026–2030);
- Ühistranspordipeatuste ligipääsetavuse parandamine üle-eestiliselt;
- Eesti rattastrateegia 2040 rakenduskava elluviimine;
- Liiklusohutusprogrammi (2026–2035) elluviimine;
- Lennundusohutuse ja teiste transpordisektorite riskide maandamine;
- E-veosehete kasutuselevõtu ettevalmistamine;

- Piiriülese andmevahetuse arendamine liikuvuses.

[Loe täpsemalt: Ohutu ja säästlik transpordisüsteem](#)

Väliskeskkonna mõju

Programmi tegevusi mõjutavad tugevasti Euroopa Liidu kliima-, transpordi- ja taristupoliitika eesmärgid ning geopolitiiline olukord. TEN-T määrus seab raudtee- ja maanteetaristule nõuetekohaseks väljaehitamiseks konkreetsed tähtajad, alternatiivkütuste taristu nõuded eeldavad uusi investeeringuid ning Venemaa agressioon Ukrainas on mõjutanud nii lennundust, kaubavedusid kui ka taristuinvesteeringute laiemat keskkonda. See suurendab vajadust prioriseerida investeeringuid, hoida taristuprojektide elluviimist tempos ja siduda transpordipoliitika senisest tugevamalt energia-, julgeoleku- ja ruumipoliitikaga.

4. Programmi eesmärk ja mõõdikud

Programmi eesmärk: Eestis on tagatud kvaliteetsed ning kestlikud liikumisvõimalused kõigile.



Joonis 2. Programmi struktuur

Programmi eesmärgi saavutamist hinnatakse alljärgnevas tabelis toodud programmiüleste mõõdikutega. Need mõõdikud annavad koondvaate nii transpordisüsteemi heite vähendamise edenemisest, teetaristu TEN-T põhivõrgu arendamisest kui ka strateegilise raudteetaristu väljaehitamise progressist.

Tabel 3. Transpordi ja liikuvuse programmi mõõdikud ja sihttasemed.

Programmi mõõdikud	Tegelik			Sihttase					
	2023	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Üleeuroopalisse transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele, % <i>Allikas: Transpordiamet</i>	24	26	27	27	27	32	44	44	49
Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest, % <i>Allikas: Kliimaministeerium</i>	8	20	31	40	60	74	80	100	100
Transpordi energiakulu, TWh	10,2	10,3	-	9,79	9,36	9,20	9,06	8,96	8,85

(TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis on 24%) <i>Allikas: EKUK, Kliimaministeerium</i>									
Taastuenergia osakaal transpordis**, %2 <i>Allikas: EKUK, Kliimaministeerium</i>	9,1	6,2	-	5,9*	6.6*	7.2*	7.9*	8.5*	9.2*
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena <i>Allikas: Transpordiamet</i>			57	64	59	59	54	48	42
Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena <i>Allikas: Transpordiamet</i>			428	454	438	420	400	381	363

* prognoosid langevad perioodi keskel tulenevalt I à II generatsioonile üleminekust³;

** maantee- ja raudteetranspordis kasutatud taastuenergia peab aastaks 2030 moodustama vähemalt 29% selles sektoris tarbitud energiast või tuleb vähendada mootorikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukust vähemalt 14,5% võrreldes aasta 2010 KHG mahukusega (so 94,1g CO₂ekv/MJ).

Möödiku „Üleeuroopalisse transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele“ edenemine on otseselt seotud teehoiu rahastuse mahu suurendamisega perioodil 2026–2029 ning selle sihipärase suunamisega põhivõrgu arendusse. RESiga 2026–2029 teehoiuks eraldatud vahendite maht võimaldab kiirendada TEN-T põhivõrku kuuluvate põhisuundade – Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Tallinna–Tartu lõigu ning Tallinna–Pärnu–Ikla maantee – vastavusse viimist TEN-T määrus (EL) 2024/1679 nõuetega. Eesmärk on tagada nimetatud lõikude vastavus kehtestatud liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele hiljemalt 2030. aasta lõpuks.

2025. aasta lõpu seisuga vastas Tallinna–Tartu teelõik nõuetele 41% ulatuses ning Tallinna–Pärnu–Ikla maantee 6% ulatuses. Täiendava rahastuse toel alustati 2026. aastal ehitustöid Tallinn–Pärnu–Ikla suunal ligikaudu 45 km ulatuses ning Tallinna–Tartu lõigul 21 km ulatuses. Kavandatud tööde tulemusena suureneb nõuetele vastavate TEN-T põhivõrgu teede osakaal 2030. aasta lõpuks hinnanguliselt 49 %-ni.

Samas ei ole olemasolev rahastustase piisav, et saavutada kõigi põhivõrgu teede nõuetekohane väljaehitamine 2030. aastaks. Eesmärgi täitmine eeldab lisaks teede rekonstrueerimisele ka välisõhus leviva müra vähendamist, intelligentsete transpordisüsteemide laialdasemat kasutuselevõttu, liiklusohutuse ja säästva liikuvuse parandamist ning kruusateede katte alla viimist. Nende tegevuste elluviimiseks on vajalik tagada teedevõrgu arendamiseks vähemalt 150 miljoni euro suurune aastane rahastus.

Seetõttu on põhjendatud RESis aastatel 2027–2030 näha ette täiendavad vahendid teedevõrgu arendamiseks vähemalt 30 miljoni euro võrra aastas, et tagada TEN-T põhivõrgu arendamise eesmärkide õigeaegne saavutamine.

Möödiku „Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest“ edenemine: Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal

² Lisa-allikas: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ten00124/default/table?lang=en> info 2025. aasta kohta tuleb 2027. aasta alguses.

³ I põlvkonna biokütuste (toidutooraine) osakaalu piiratakse EL-i direktiividega nende väiksema keskkonnasäästu tõttu; II põlvkonna kütused (toodetud arenenud toorainest, näiteks biometaanist) on jätkusuutlikumad, kuid nende tootmismahtude kiire suurendamine on keerukas, mis tekitab prognoosides ajutise mõõnaperioodi.

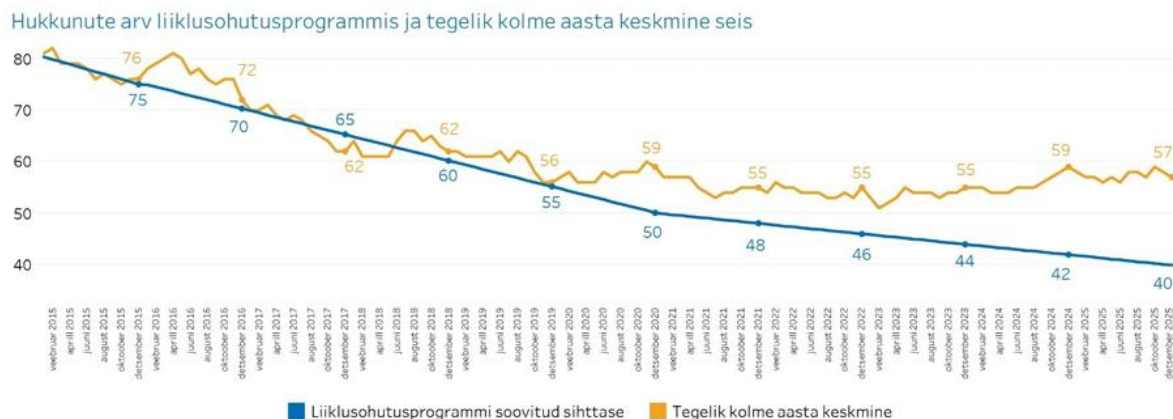
trassi kogupikkusest“ edenemine sõltub taristu ehitustööde tempost ning on seotud rajatiste ja toetava taristu valmimisega. 2025. aastal jäi mõõdiku tegelik tase kavandatud madalamaks suurema ajakuluga ehitusega alustamisel, kuid projekti elluviimine jõudis Eestis selgelt ehitusfaasi: aktiivne ehitus ulatus ligikaudu 100 kilomeetrini põhitrassist ning sõlmiti kaks Allianss-tüüpi raamlepingut, mis katavad sisuliselt kogu Eesti trassi. See loob eelduse, et aastatel 2026–2030 saab ehitusmaht oluliselt kasvada. Mõõdiku sihttasemete saavutamine eeldab põhitrassi muldkeha, ristumiste, terminalide järjepidevat väljaehitamist ning rahastuse, lubade, maade omandamise ja piiriülese koordineerimise riskide aktiivset maandamist.

Mõõdikute „**Transpordi energiakulu**“ ja „**Taastuenergia osakaal transpordis**“ edenemine. Transpordi 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. Transpordi energiakulu ei vähene loodetud kiirusega. Peamiseks põhjuseks on see, et Eestis on jätkuvalt kõrge sõidukipargi läbisõit ning see suureneb aasta-aastalt. 2025. aasta liiklusloenduse tulemuste põhjal suurenes keskmine liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2024. aastaga **4,4%** ja mootorsõidukite läbisõit liiklusloenduse põhjal Eesti teedel (riigiteed, kohalikud, linnad jne kokku) kokku **4,3%**, sh sõiduautode läbisõit kasvas aastaga **2,3%** ja veoautode ning autorongide läbisõit **15,6%**.

Uued esmaregistreeritud sõiduautod on võrreldes 2024. aastaga keskmiselt –10% väiksema CO₂ heitega. Aastatel 2018–2024 oli aastane muutus aeglane, keskmiselt –2% aastas, st et –10% väiksema heitega autodeni jõuti viie aastaga, mis nüüd toimus ühe aastaga (2024–2025). Ka kasutatud esmaregistreeritud sõiduautod on väiksema heitega kui varasematel aastatel –4%, 2019–2024 keskmine muutus aastas oli –2,6%. 2025 vs 2024 on langenud ka Eestis uute esmaregistreeritud sõidukite kütusekulu 6.0 l/100km 5.4l/100km'ni. Ostetakse ka veidi väiksema massiga sõidukeid – pidev uute autode keskmise massi kasv on peatunud. Esmaselt registreeritud autode mass on langenud –2,1%, sh elektriga laetavatel autodel –0,6%. Varasematel aastatel on maale toodud sõiduautode mass pidevalt kasvanud – ca 1% aastas. Kuna sõidukipargi koguarv on kasvanud, on kasvanud ka sõidukipargi keskmine vanus. Samas maale toodavate (esmaselt registreeritud) autode keskmine vanus ei ole kasvanud: 2022–2024 maale toodud autode keskmine vanus oli 6 aastat ja ka 2025. a esmaregistreeritud sõiduautode keskmine vanus oli 5,1 aastat. **1 juuli 2026. a seisuga on Eestis 12 180 elektrisõidukit**, mille keskmine vanus on 4,4 aastat.

Mõõdikute „**Liikluses hukkunute ja raskelt vigastunute arv**“ edenemine: aastal 2025 paranes liiklusolukord märgatavalt. Toimus 1615 inimkannatanuga liiklusõnnetust (-306 võrreldes 2024. aastaga), milles hukkus 43 (-26 võrreldes 2024. aastaga) ja sai vigastada 1815 inimest (-335 võrreldes 2024. aastaga). Sarnaselt varasemate aastatega on surmaga lõppenud juhtumite põhjusteks kiirus, joove, tuttava keskkonna liigne usaldamine, pime aeg, talvised teeolud, tugev vihmaadu, piiratud

nähtavus, turvavarustuse ja enda nähtavaks tegemise vahendite vähene kasutamine ja liiklejate füüsiline seisund.



Joonis 3. Liikluses hukkunute vähendamise LOPi (2016–2025) eesmärk ja tegelik 3-aasta keskmine.⁴

Võrreldes viimase kolme aastaga pole liiklejate käitumist iseloomustavate mõõdikute keskmised väärtused muutunud. Üksikindikaatorite lõikes on paranenud suurima lubatud sõidukiiruse järgimine nii asulates kui ka asulavälistel teedel, alkoholi tarvitamult ja väsinult mootorsõiduki juhtimisest hoidumine, turvavöö kinnitamine bussis, kiivri kandmine jalgrattaga sõites ning laste seas jalakäija helkuri kandmine. Samuti on aasta-aastalt vähenenud mitmekesi ühe elektritõukerattaga sõitmine ning paranenud kiivri kandmine elektritõukerattaga sõites. Samas on **halvenev trend jalakäijale tee andmises reguleerimata ülekäigurajal.**

Kuigi jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide, jalakäijate ja sõitjate arvud seatud ülempiirist suuremaks.



Joonis 4. Liikluses hukkunud osalejate lõikes.

5. Rahastamiskava

Tabel 4. Programmi rahastamiskava

Programmi rahastamiskava	Eelarve	Eelarve prognoos
--------------------------	---------	------------------

⁴ [Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2025. aasta tegevuste täitmise aruanne.pdf](#)

	Riigikogu poolt kinnitatud 2026*	Lõplik 2026*	2027	2028	2029	2030
Transpordi ja liikuvuse programm	-829 337 242		-653 485 929	-452 292 507	-242 021 599	-267 987 351
Raudteetransporditaristu	-680 103 858		-535 490 609	-315 509 392	-119 571 123	-151 440 065
Õhutransporditaristu	-16 791 273		-13 799 165	-9 643 795	-9 648 429	-9 686 753
Teetransporditaristu	-69 944 773		-53 841 839	-56 382 250	-53 862 259	-53 942 899
Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	-62 497 338		-50 354 316	-70 757 070	-58 939 788	-52 917 635

* Lõplik eelarve sisaldab kõiki eelarveaasta jooksul tehtud muudatusi, veerg täidetakse enne programmi kinnitamist ministri poolt.

1. juuniks esitatakse 2027-2030. aasta eelarve prognoos, mis vastab KAISis esitatud rahastamiskavale.

1. oktoobril avalikustatud programmi kavandi rahastamiskava vastab Riigikogule üle antud riigieelarve eelnõule ja vastuvõetud riigi eelarvestrateegiale.

Ministri poolt kinnitatud programmis peab rahastamiskava vastama Riigikogu poolt vastuvõetud riigieelarvele ning vastuvõetud riigi eelarvestrateegiale.

6. Programmi tegevused ja tegevuste täitmise analüüs

Programmi tegevus 1. Raudteetransporditaristu

Eesmärk: Arendada ja korrashoiuga tagada konkurentsivõimeline, ohutu ja suurema läbilaskevõimega raudteetaristu, mis võimaldab suunata nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Programmiperioodi fookuses on Rail Baltica väljaehitamine, raudteevõrgu elektrifitseerimine Tartu ja Narva suunal, raudteetaristu investeeringud kiiruste tõstmiseks kuni 160 km/h ning taktipõhise rongiliikluse eelduste loomiseks.

Programmi tegevuse elluviimisel on keskne roll Kliimaministeeriumil. Taristu arendamisel on oluline roll ka AS-il Eesti Raudtee, Edelaraudtee AS-il ja Rail Baltic Estonia OÜ-l. Programmi tegevus koondab raudteetaristu arendamise, suuremahuliste investeeringute ja nendega seotud ettevalmistus- ning koordineerimistegevused ühe juhtimisloogika alla.

Seos VVTP-ga:

- Arendame ja uuendame raudteetaristut, et suurendada liikumiskiirust, toetame rahvusvahelist reisirongiliiklust ja edendame energiatõhusat ühistransporti:
 - Tagame Tartu–Valga–Riia rongiühenduse käigushoidmiseks püsiva rahastuse.
 - Toome Tallinna–Tartu vahelisele raudteele uued elektrirongid ja tõstame sõidukiirust.
- Ehitame Rail Baltica Eesti osa valmis tähtaegselt:
 - Seame Rail Baltica koos teiste Balti riikidega Euroopa Liidu järgmise eelarveperioodi prioriteediks.
 - 2026. aasta lõpus toimub ehitustegevus kogu Eesti põhitrassi ulatuses.

Programmi tegevuse täitmine 2025. aastal

2025. aastal lõpetati raudtee õgvendamisega seotud ehitustööd Tapa–Kaarepere ning Kaarepere–Tartu lõikudel, v.a Tabivere jaamas. Samuti lõpetati raudtee rekonstrueerimine ja ooteplatvormide uuendamine Kiltsi–Rakke–Vägeva lõigul, v.a Rakke jaamas. Alustati Nelijärve, Lehtse ja Jäneda ooteplatvormide ja kergliiklustunnelite ehitustöödega. Valmisid raudteetööd Kadrina, Rakvere, Kabala, Sonda ja Kiviõli jaamades ning Kiviõli–Püssi ja Tapa–Kadrina õgvendused. Lagedi–Aegviidu–Tapa lõigul lõpetati raudtee elektrifitseerimine ning elektrirongid on alustanud reisijateveoga. Tapa–Tartu raudteelõigul lõpetati peamised elektrifitseerimise ehitustööd, kuid kontaktvõrgu kasutuselevõtt sõltub turvanguüsteemi valmimisest.

2025.a liikus Rail Baltica elluviimine Eestis selgelt ehitusfaasi: aktiivne ehitus ulatus aasta jooksul ligikaudu 100 kilomeetrini põhitrassist ning 16. mail sõlmiti kaks suuremahulist Allianss-tüüpi raamlepingut Tallinn–Pärnu ja Pärnu–Eesti/Läti piiri lõikude väljaehitamiseks, mis katavad sisuliselt kogu Eesti trassi ning loovad aluse tööde lõpetamiseks 2030. aasta tähtajaks. Paralleelselt jätkus Ülemiste ühisterminali ehitus, valmistati ette Pärnu terminali ja kohalike peatuste rajamist, tegeleti maade omandamise, projekteerimise ja täiendavate rahastuslahenduste otsimisega. Samuti jätkusid ettevalmistused Rail Baltica regionaalrongide hankimiseks Elroni juhtimisel, et tagada Eesti-sisese reisijateveo käivitamise valmisolek pärast esimeste funktsionaalsete lõikude valmimist.

2027. a olulisemad tegevused

2027. aastal jätkatakse Rail Baltica Eesti põhitrassi ja sellega seotud taristu etapiviisilist väljaehitamist, et liikuda tähtaegselt kavandatud piiriülese ühenduse kasutuselevõtu suunas. Fookuses on põhitrassi ehitus Tallinnast Pärnu ja lkla suunas ning terminalide, kohalike peatuste, tehnosüsteemide, elektrifitseerimise, liiklusjuhtimise, depoo ja kaubaterminalidega seotud lahenduste arendamine.

Tulenevalt Balti riikide peaministrite ühisest poliitilisest kokkuleppest ajatatakse Rail Baltica põhitrassi lõpuleviimine EL 2028–2034 pikaajalise eelarveraamistiku perioodile, viiakse projekti elluviimise ajakava vastavusse uue ajaraamistikuga. Selle alusel koostatakse uus investeerimiskava ning seda toetav finantseerimiskava, mis tagab Euroopa Liidu rahastusvõimaluste maksimaalse kasutamise ning Eesti riigi riigieelarveliste vahendite optimeerimise.

Samaaegselt jätkatakse raudteevõrgu elektrifitseerimist ja valmistatakse uue veeremi kasutuselevõtuks. Tartu ja Narva suunal viiakse edasi elektrifitseerimistööd ning 2028. aasta lõpuks on kavandatud lõpetada Tapa–Narva lõigu elektrifitseerimine. Samuti jätkuvad Lagedi–Muuga lõigu elektrifitseerimisega ning uute elektrirongide kasutuselevõttuga seotud tegevused, et vähendada raudteetranspordi heidet ja parandada teenuse kvaliteeti.

Raudteeühenduste kiiruse ja töökindluse parandamiseks jätkatakse põhivõrgu rekonstrueerimist, raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremonti ning õgvendustöid. Nende tegevustega luuakse eeldused kuni 160 km/h reisirongiliikluseks ja lühemateks sõiduaegadeks. Samuti jätkatakse terminalide, peatuste, ristumiste ja muu toetava taristu väljaehitamist ning nende sidumist Rail Baltica põhitrassi ja olemasoleva raudteevõrguga.

2027. aastal jätkatakse taktipõhise rongiliikluse eelduste loomist ning raudteevõrgu läbilaskevõime suurendamist. Selleks kavandatakse ja viiakse ellu taristutöid, mis toetavad regulaarsemat ja kasutajasõbralikumat sõiduplaani.

Tabel 4. Programmi tegevuse raudteetransporditaristu mõõdikud

Tegevuse mõõdikud	Tegelik		Sihttase					
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T, Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, % <i>Allikas: Kliimaministeerium</i>	20	31	40	60	40	50	60	70
Rongiliikluse ühendusaeg Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel, minutites <i>Allikas: Elron⁵</i>	Tallinn–Tartu 139 min	Tallinn–Tartu 129 min	Tallinn–Tartu 115 min	Tallinn–Tartu 105 min; Tallinn–Narva 122 min	Tallinn–Tartu 105 min; Tallinn–Narva 122 min	Tallinn–Tartu 98 min; Tallinn–Narva 122 min	Tallinn–Tartu 98 min; Tallinn–Narva 103 min	Tallinn–Narva 103 min
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus, km <i>Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus</i>	79,1	86,5	79,1	86,5	99	99	99	99
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus, km <i>Allikas: SF ja taasterahastu projektaruanded⁶, rakendusüksus</i>	0	274	50	274	274	274	450	450

⁵ Baastase 2020. aastal Tallinn–Narva 2h13min, Tallinn–Tartu 1h56min, Tallinn–Viljandi 1h54min, Tallinn–Pärnu (RB) ühendus puudub; 2035. a sihttase Tallinn–Narva 1h45min (105 min), Tallinn–Tartu 1h30min (90 min), Tallinn–Viljandi 1h30min (90 min), Tallinn–Pärnu (RB) 42 min

⁶ Mõõdiku sisse on arvestatud ka Edelaraudtee AS-i projekt „Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul reisirongide piirkiiruse tõstmise kuni 160 km/h“, mis 2025. aastal tõsteti struktuurifondidest taasterahastu alla.

TLAK mõõdik, mis programmi mõõdikutest eemaldatakse ning käsitletakse edaspidi iga-aastaselt TLAKi tulemuste ülevaatamisel: **Suurendada raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga.** 2025. aastal moodustas raudteekaubavedu vaid 12% kõigist kaubavedudest. Raudteekaubaveo osakaal on võrreldes maanteetranspordiga iga-aastaselt vähenenud. Suuremad muutused veomahtudes põhjustasid peamiselt Venemaa ja Valgevene suhtes kehtestatud sanktsioonid Venemaa jätkuva agressiooni tõttu Ukrainas, mistõttu on ida-lääne suunaline kaubavedu kolmandate riikidega vähenenud alla 1 miljoni tonnini aastas. Seda ei ole suutnud asendada ka põhja-lõuna suunalised veod, kuna tulenevalt erinevast rööpmelaiusest Lääne-Euroopaga ei konkureeri kaubavedu ajaliselt teiste transpordiliikidega. Eesmärgi saavutamine sõltub nii olemasolevate maanteevedude toomisest olemasolevale ja ehitatavale raudteele (Rail Baltica) kui suuresti ka selle projektiga kaasnevast täiendavast kaubamahust. Suurema modaalnihke saavutamiseks tuleb teha täiendavaid investeeringuid, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega.

Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – *Trans-European Transport Network*) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic mõõdiku edenemine jäi 2025. aastal kavandatust madalamaks; tegelik tase oli 17% sihttaseme 21% asemel. Samas jõudis projekt Eestis tugevasse ehitusfaasi – aktiivne ehitus ulatus ligikaudu 100 km põhitrassist ning sõlmiti kaks suuremahulist Allianss-tüüpi raamlepingut, mis katavad sisuliselt kogu Eesti trassi ja loovad eelduse tööde kiiremaks edenemiseks.

Perioodil 2026–2030 peavad ehitusmahud oluliselt kasvama, et saavutada 2030. aastaks 100% sihttase. Peamised tegevused on kaheteelise muldkeha, terminalide, kohalike peatuste, ristumiste, tehnosüsteemide, elektrifitseerimise ja liiklusjuhtimise lahenduste väljaehitamine. Mõõdiku täitmise riskid on seotud eelkõige rahastuse, ehitussektori võimekuse, lubade ja maade omandamise menetluste ning rahvusvahelise koostöö koordineerimisega. Riskide maandamiseks on oluline tagada stabiilne rahastus, kiire otsustamine ja tihe koostöö Läti, Leeduga ning Poolaga.

Rongiliikluse ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad: 2025. aastal lõpetati peamised raudteetööd Tallinna–Tartu lõigul ning alustati töödega Tapa–Narva lõigul. Kuna Tartu suunal ei ole turvängusüsteemi tööd veel lõppenud, siis ei ole võimalik saavutada Tallinna–Tartu ühendusaega alla 2h 05min, kuid 2026. aasta lõpus on võimalik kiiruseid tõsta. Samas tõsteti 2025. aasta viimases kvartalis Tartu suuna kiirusi oluliselt võrreldes remondiaegsete kiirustega. Tallinna–Narva suuna ühendusajad paranevad 2028. aasta lõpus, kui selle suuna kõik raudteetööd on lõpetatud. Tallinna–Viljandi suunal lõpetati 2025. aastal suuremad remonttööd Rapla–Lelle lõigul, kuid ühendusaja oluliseks parandamiseks on vajalikud täiendavad investeeringud Tallinna–Rapla lõigul. Tallinna–Pärnu rongiliiklus taastub Rail Baltica valmimisel 2030. aastal.

Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF väljundindikaator): 2025. a lõpu seisuga on rekonstrueeritud raudteede pikkus 86,5 km (2029. a sihttase on 99 km). Tööd käivad veel Tapa–Narva lõigul. Raudteelõikude rekonstrueerimine on ajagraafikus.

Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator): 2025. a lõpu seisuga on elektrifitseeritud raudteede pikkus 274 km, mis on saavutatud Tallinna–Tapa lõigul (2029. a sihttase on 450 km). 2026. aasta teises pooles laiendatakse kontaktvõrku Tartuni, 2028. aastaks Narvani. 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. Raudtee elektrifitseerimise ajagraafik sõltub suuresti uue turvangusüsteemi valmimisest, sest elektrifitseeritud raudteelõike ei ole võimalik elektrirongidel turvangusüsteemita kasutada.

Tabel 5. Programmi tegevuse arengusuunad, nende täitmine ja kavandatud tegevused 2027-2030 (**ARENGUSUUNDADE JAOTUS JA 2027. a TEGEVUSED SELGUVAD 2027. a TÖÖPLAANI KOOSTAMISE KÄIGUS 2026. a SÜGISEL JA UUENDATAKSE PROGRAMMIS ENNE SELLE KINNITAMIST**)

Arengusuund	2025 täitmine	2026 tegevused	2027–2030 plaan
Rail Baltica põhitrassi ja seotud taristu väljaehitamine Programmi perioodil jätkatakse Rail Baltica Eesti-sisese raudtee etapiviisilist väljaehitamist, et tagada tähtaegselt piiriülene ühendus koos põhitrassi, terminalide, kohalike peatuste ja muu toetava taristuga.	Jätkusid põhitrassi ja seotud rajatiste ehitustööd Harju-, Rapla- ja Pärnumaal. Ülemiste ühisterminali I etapi 1520 mm perroon avati liikluseks.	Jätkatakse põhitrassi, Ülemiste ja Pärnu terminalide ning muu toetava taristu ehitamist, et tagada tähtaegselt toimiv piiriülene ühendus.	Keskendutakse Rail Baltica Eestis kogu taristu kasutusvalmiduse saavutamisele. Jätkub põhitrassi ehitus Tallinnast Pärnu ja Ikla suunas, rajatakse Ülemiste ja Pärnu terminalid, kohalikud peatused, tehnosüsteemid, elektrifitseerimine, liiklusjuhtimine, depoo ja kaubaterminalidega seotud lahendused.
Raudteevõrgu elektrifitseerimine ja uue veeremi kasutuselevõtt Jätkatakse Tartu ja Narva suuna elektrifitseerimist ning elektrirongiliikluse arendamist, et vähendada heidet ja parandada teenuse kvaliteeti.	Elektrifitseerimine jätkus Tapa–Narva ja Tallinna–Tartu suunal; kontaktvõrk uuendati Lagedi–Aegviidu lõigul ja uus kontaktvõrk anti kasutusse Aegviidu–Tapa lõigul. Eestisse saabus 7 täiendavat elektrirongi.	Lõpetatakse Aegviidu–Tapa–Tartu suuna tööd vastavalt ajakavale ning jätkatakse Tapa–Narva elektrifitseerimist ja täiendava veeremi kasutuselevõttu.	Lõpetatakse Tapa–Narva ja Lagedi–Muuga lõikude elektrifitseerimine ning võetakse kasutusele uued elektrirongid.
Kiiruste tõstmine ja põhivõrgu rekonstrueerimine Jätkatakse raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremonti ning õgvendamist, et luua eeldused kuni 160 km/h kiirusteks ja parandada ühendusaegu.	Lõpetati Tallinna–Tartu liini kapitaalremont ja õgvendused ning jätkati Tapa–Narva suunal vastavaid töid.	Jätkatakse kiiruste tõstmiseks vajalike rekonstrueerimis- ja õgvendustöid ning seotud turvangu- ja taristuarendusi.	Jätkatakse kiiruste tõstmiseks vajalike rekonstrueerimis- ja õgvendustöid ning seotud turvangu- ja taristuarendusi.
Terminalid, ristumised ja muu toetav taristu Arendatakse välja reisiterminalid, kohalikud peatused ja ristumised, mis toetavad Rail Baltica ja Eesti-sisese raudteevõrgu toimimist.	Lõpetati mitme ristumiskoha ehitus ning jätkus Ülemiste ühisterminali ehitus välialade, 1435 mm perroonide ja hoone osas.	Jätkatakse terminalide, peatuste ja ristumiste väljaehitamist ning sidumist põhitrassiga.	Lõpetatakse terminalide, peatuste ja ristumiste väljaehitamine ning sidumine põhitrassiga.
Taktipõhise rongiliikluse ja läbilaskevõime eeldused Kavandatakse ja viiakse ellu taristutöid, mis toetavad taktipõhist sõiduplaani ja suurendavad võrgu läbilaskevõimet, sealhulgas Viljandi suuna arendusi.	Taktipõhise liikumisgraafiku ettevalmistamiseks tehti taristutöid, kuid Tallinna–Rapla lõigu läbilaskevõime	Jätkatakse taktipõhise sõiduplaani eelduste loomist ning läbilaskevõime parandamise	Jätkatakse taktipõhise sõiduplaani eelduste loomist ning läbilaskevõime parandamise ettevalmistusi ja

	suurendamisega 2025. aastal tegevusi ei toimunud.	ettevalmistusi ja investeeringuid vastavalt rahastusvõimalustele.	investeeringuid vastavalt rahastusvõimalustele.
--	---	---	---

Programmi tegevus 2. Lennutransporditaristu

Eesmärk: Majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoida Eesti ühendatuna muu maailmaga, toetada lennundussektori uute ärisuundade arendamist, sealhulgas õhutranspordi digiteerimist, ning vähendada lennundussektori keskkonnajalajälge

2025. aastal keskendus programm lennuühenduste ja lennujaamade toimimise tagamisele, regionaallennujaamade ja saarte lennuväljade toetamisele, mehitamata lennunduse arendamise ettevalmistamisele ning lennujaamade teenindus- ja energiataristu arendamisele. Toetus AS-ile Tallinna Lennujaam julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks maksti välja. Samuti maksti välja sihtotstarbeline toetus regionaalsele arengule vajaliku taristu ning regulaarlendude teenindamise tagamiseks Kärdla, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamades ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljadel. Mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi arendamisel esitati Transpordiameti kaudu innovatsioonifondi taotlus, mis looks eeldused mehitamata õhusõidukite tuvastuseks ja seireks ning *U-space* keskkonna loomiseks; hanke ettevalmistused toimuvad 2026. aasta teises kvartalis ja sõltuvad rahastusotsusest. Tallinna lennujaama lõunaalal avati uued kaubakäitlemise terminalid ja õhusõidukite teenindamise angaar. Õhusõidukite elektriga varustamise tingimused olid täidetud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel.

Programmi tegevuse elluviimisel on keskne roll Kliimaministeeriumil. Tegevuse rakendamisse panustavad ka AS Tallinna Lennujaam, Transpordiamet ja Lennuliiklusteeninduse AS sõltuvalt konkreetsest arengusuunast. Programmi tegevus koondab lennunduspoliitika kujundamise, ühenduvuse tagamise, lennujaamade taristu toetamise ning uute tehnoloogiate kasutuselevõtu ühe juhtimisloogika alla.

Seos VVTP-ga:

Tugevdame Eesti lennundussektori rahvusvahelist konkurentsivõimet ja ühenduvust, arendades taristut, tagades kõrge lennuohutuse ning soodustades uute ärivõimaluste teket:

- Hoides rahvusvahelisi ühendusi ka väljaspool Tallinna, jätkame Tartu–Helsingi liini ja Tartu lennujaama toetamist.
- Töötame välja regionaalsete lennujaamade majandamise pikaajalise plaani ning loome tõhusama, jõukohasema ja jätkusuutlikuma käitismudeli nende haldamiseks.
- Uute ärisuundade edendamiseks loome seadusandliku raamistiku mehitamata lennunduse valdkonnale.
- Loome maailmaga rohkem lennuühendusi, jättes Tallinna Lennujaama tasud samale tasemele.

2027. a olulisemad tegevused

2027. aastal jätkatakse lennundusjulgestuse ja päästeteenuse rahastamist Tallinna lennujaamas, et tagada teenuste toimepidevus ja nõuetele vastavus. Samuti jätkatakse regionaallennujaamade toimimiseks vajalike teenuste ja taristu toetamist, sealhulgas regulaarlendude, maapealse käitluse ning pääste- ja hädaabilendude teenindamise tagamist.

Mehitamata lennunduse ja *U-space*'i arendamisel jätkatakse õhuruumiteenuste ja vajalike lahenduste arendamist koostöös erasektoriga. Eesmärk on luua uusi võimalusi innovatsiooniks, toetada ettevõtlust ning suurendada sektori panust majanduskasvu.

Tallinna lennujaama taristu ja kaubakäitluse võimekuse arendamisel jätkatakse lahenduste väljatöötamist, mis toetavad õhusõidukite hooldust, kaubakäitluse tõhusust ja uute ärisuundade arengut. Arendustes arvestatakse rahvusvaheliste lennuühenduste arenguvõimaluste, Rail Baltica koostööpotentsiaali ning Euroopa ja Aasia vaheliste ühenduste pikaajaliste väljavaadetega.

Lennujaamade elektritaristu arendamisel ja keskkonnamõju vähendamisel jätkatakse tingimuste loomist keskkonnahoidlikumate lahenduste kasutuselevõtuks. See hõlmab nii õhusõidukite teenindamist kui ka lennujaamade maapealse taristu ja tehnika järkjärgulist ajakohastamist.

Tabel 6. Programmi tegevuse õhutransporditaristu mõõdikud

Tegevuse mõõdikud	Tegelik		Sihttase					
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aastaringsete regulaarsete otselennuliinide arv, tk Allikas: AS Tallinna Lennujaam, Kliimaministeerium	44	60	≥50	≥55	≥60	≥70	≥70	75

Tabel 7. Tabel 4 Programmi tegevuse arengusuunad, nende täitmine ja kavandatud tegevused 2027-2030 (ARENGUSUUNDADE JAOTUS JA 2027. a TEGEVUSED SELGUVAD 2027. a TÖÖPLAANI KOOSTAMISE KÄIGUS 2026. a SÜGISEL JA UUENDATAKSE PROGRAMMIS ENNE SELLE KINNITAMIST)

Arengusuund	2025 täitmine	2026 tegevused	2027–2030 plaan
Lennundusjulgestus ja päästeteenistus Tallinna lennujaamas Jätkatakse AS-i Tallinna Lennujaam toetamist, et tagada julgestus- ja päästeteenistuse toimepidevus ning kasvava lennumahu turvaline teenindamine.	Toetus julgestus- ja päästeteenistuse tegevuskulude katmiseks maksti välja.	Jätkatakse julgestus- ja päästeteenuse rahastamist ja tagatakse selle toimepidevus.	Jätkatakse julgestus- ja päästeteenuse rahastamist ja tagatakse selle toimepidevus.
Regionaallennujaamade ja saarte lennuväljade toimimine Jätkatakse Kärda, Kuressaare, Tartu ja Pärnu lennujaamade ning Ruhnu ja Kihnu lennuväljade toetamist regionaalsele arengule vajaliku taristu, regulaarlendude teenindamise, maapealse käitluse ning pääste- ja hädaabilendude teenindamise tagamiseks.	Toetus regionaallennujaamade ja saarte lennuväljade toimimiseks maksti välja.	Jätkatakse regionaallennujaamade ja saarte lennuväljade toimimiseks vajalike teenuste ja taristu toetamist.	Jätkatakse regionaallennujaamade ja saarte lennuväljade toimimiseks vajalike teenuste ja taristu toetamist.
Mehitamata lennunduse ja U-space'i arendamine Jätkatakse mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise süsteemi ettevalmistamist koostöös Lennuliiklusteeninduse AS-i ja Transpordiametiga. Lisaks kavandatakse teadmussirde programmi raames vahendeid autonoomsete liikumisvahendite ja nende rakendamiseks kaasnevate süsteemide arendamiseks ning testimiseks.	2025. aastal esitati Transpordiameti kaudu innovatsioonifondi taotlus, mis looks eeldused mehitamata õhusõidukite tuvastuseks ja seireks ning U-space keskkonna loomiseks. Hanke ettevalmistused toimuvad 2026. aasta teises kvartalis ja sõltuvad rahastusotsusest.	Jätkatakse <i>U-space</i> 'i ettevalmistavaid tegevusi, õigusraami ja tehniliste lahenduste arendamist ning rahastuse korral hankemenetlusega.	Erasektori koostöös tagatakse <i>U-space</i> õhuruumi osad ja teenuste osutamine, mis loob piirkondlikku lisaväärtust ja toetab majanduskasvu.
Teenindava taristu ja kaubakäitluse võimekuse arendamine Programmiperioodil arendatakse Tallinna lennujaama teenindavat taristut viisil, mis toetab lennujaama toimepidevust ja konkurentsivõimet ning võib muu hulgas toetada ka kaubakäitluse kasvu. Samas ei käsitleta ulatuslikku regulaarse kaubavahetuse kasvu lähiaja põhieesmärgina.	2025. aastal avati Tallinna lennujaama lõunaalal uued kaubakäitluse terminalid ja õhusõidukite teenindamise angaar.	Jätkatakse teenindava taristu arendamist vastavalt lennundusturu vajadustele ja olemasolevatele koostöömodelitele.	Tallinna lennujaama taristu on piirkonnas üks kaasaegsemaid tagades nii õhusõidukite hoolduse, vajadustele vastava kauba käitluse võimekuse kui soodustades uute ärisuundade arendamist arvestades rahvusvaheliste ühenduste mitmekesisust (Rail Baltic koostöö) ning võimalusi olles aken Euroopa ja Aasia vahelisel lennuühendusel.
Lennujaamade elektritaristu ja keskkonnajalajälje vähendamine Programmiperioodil jätkatakse õhusõidukite elektriga varustamise lahenduste arendamist nii, et elektrivarustus oleks tagatud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel ning 2030. aastaks ka kõigil terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel.	Tingimused olid täidetud kõigil lennujaama väravaga ühendatud seisupaikadel.	Läbitud on ettevalmistused, et osutada teenuseid õhusõidukitele, samuti teenuseid terminalis ning maapealseid teenuseid valdavalt kliimaneutraalselt..	Tallinna lennujaamas on tagatud keskkonnahoidlikud tingimused nii õhusõidukitele, maapealsele taristule ja – masinatele ning teenuseid osutatakse valdavalt kliimaneutraalselt.

Programmi tegevus 3. Teetransporditaristu

Eesmärk: Säilitada olemasoleva teedevõrgu seisunditase ning jätkata põhimaanteed arendamist, tõstes liiklemise ja keskkonna ohutust, vähendades aegruumilisi vahemaid ning luues säästlike liikumisviiside kasutust soodustavat taristut. Kõrvaleesmärgiks on toetada kohalike omavalitsuste teede ja tänavate korrashoidu ning teetaristu ligipääsetavust.

Programmi tegevuse elluviimisel on keskne roll Kliimaministeeriumil ja Transpordiametil, kes tagavad riigiteede korrashoiu, säilitamise ja arendamise tervikliku ning ühtsel juhtimisloogikal põhineva korralduse. Tegevus hõlmab kõiki teehoiukava alusel teostatavaid ehitus- ja rekonstrueerimistöid riigiteedel sealhulgas liiklusohutuse parandamist, intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) rakendamist, ligipääsetavuse suurendamist ning säästlike liikumisviiside kasutuse edendamist. Programmi tegevus panustab muu hulgas ka Euroopa Liidu erieesmärkide saavutamisse, eeskätt säästva ja kliimamuutustele vastupanuvõimelise, intelligentse, ohutu ning mitmeliigilise üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisse.

Seos VVTP-ga:

Jätkame Eesti konkurentsivõime tõstmiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks 2+2 maanteedehitamisega Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Tartu suunal:

- Arvestades liiklusohutust ja teetaristu võimalusi soovime suurendada konkurentsivõimet, lubame teedele senisest pikemad autorongid.
- Alustame Tallinna–Tartu maantee järgmise 2+2 teelõigu ehitusega.
- Alustame Via Baltica järgmiste 2+2 teelõikude ehitusega.
- Keskendume teedesse investeerides majanduse konkurentsivõime tõstmisele, parandades ligipääsu tööstusaladele ja sadamatele ning suurendades sildade kandevõimet. Suuname täiendavaid vahendeid teede korrashoidu (kruusateede viimine mustkatte alla).

Programmi tegevuse täitmine 2025. aastal

2025. aastal jätkati riigiteede korrashoidu ja arendamist, TEN-T põhivõrgu teelõikude nõuetekohaseks väljaehitamist ja liiklusohutuse parandamist. Samuti jätkati teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamist, mille eelarvest oli 2025. aasta lõpuks välja makstud 77%. Aasta jooksul tehti erinevaid teehoiutöid kokku 1389 km ulatuses, sealhulgas ehitati 5 km ulatuses 2+2 ristlõikega teelõike, rekonstrueeriti ja remonditi 11 silda, teostati remonttöid teelõikudel 1384 km ulatuses ning ehitati ümber 9 liiklusohtlikku kohta. 2025. aastal lõppesid ehitustööd riigiteel nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla Sauga–Pärnu teelõigul ja riigiteel nr 11 Tallinna ringtee Kanama liiklussõlme ümberehitusel. Programmi tegevused panustasid otseselt Eesti pikaajalise strateegia Eesti 2035 elukeskkonna strateegilise sihi ning Euroopa Liidu TEN-T põhivõrgu nõuetele vastavuse täitmisele.

2027. a olulisemad tegevused

2027. aastal jätkatakse riigiteede teehoiukava 2026–2029 raames alustatud tegevuste elluviimist. Fookuses on riigiteede korrashoid ja arendamine sh põhisuundade läbilaskevõime ja liiklusohutuse parandamine.

Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel jätkatakse Libatse–Nurme ja Päädeva–Konuvere–Päärdu 2+2 teelõikude ehitusega. Nende teelõikude valmimine on kavandatud 2028. aastaks.

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel jätkatakse Käsukonna–Imavere teelõigu, sh Paia ristmiku 2+2 ehitamisega. Käsukonna–Imavere sh Paia ristmiku valmimine on kavandatud 2028. aastaks ning Mäo–Käsukonna teelõigu valmimine 2031. aastaks.

Kohalike teede rahastamises kavandatakse alates 2027. aastast muudatus, mille tulemusel viiakse kohalike teede teehoiutoetus kohalike omavalitsuste tulubaasi. Sellega kaotatakse toetusfondist eraldatava kohalike teede toetuse sihtotstarve ning vastavas ulatuses suurendatakse omavalitsuste tulubaasi füüsilise isiku tulumaksu kaudu. Alates 2027. aastast suurendatakse kohalikele omavalitsustele eraldatavat füüsilise isiku tulumaksu määra 0,34 protsendipunkti võrra.

Tabel 8. Programmi tegevuse teetransporditaristu mõõdikud

Tegevuse mõõdikud	Tegelik		Sihttase					
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine, (IRI, mm/m) <i>Allikas: Transpordiamet, Kliimaministeerium</i>	2,41	2,40	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6	≤2,6
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km <i>Allikas: Transpordiamet</i>	79	81	81	81	98	134	134	148

Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m). Teekatte tasasus mõjutab otseselt teekasutajate kulusid ning on üheks peamiseks teede seisukorra hindamise parameetritest. Selle abil saab hinnata teedevõrgu seisukorrast põhjustatavat kulu ning remonditöödega saavutatavat majanduslikku tulu. Teekatte tasasust iseloomustava näitajana kasutatakse IRI-arvu (*International Roughness Index*), mis on rahvusvaheliselt heakskiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus ning mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana etteantud teelõigule (reeglina 100 m), mõõtühikuks on mm/m. IRI-arvu leidmisel kasutatakse maailmapanga poolt välja töötatud algoritmi. Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

Tabel 9. Teekatte seisukordade tasemed

TEEKATTE SEISUKORD	ISELOOMUSTUS (SÕIDUMUGAVUS JA EBATASASUSE MÕJU)	TEEKATTE TASASUS IRI, (MM/M)
Väga hea	Tasane teekate. Hea sõita, sõidukiirus kipub ületama lubatud.	≤ 1,39
Hea	Üldiselt tasane teekate, esineb kerget pikisuunalist ebataasasust ning üksikuid põiksuunalisi ebataasasusi, mis üldiselt ei mõjuta sõidumugavust. Lubatud sõidukiirust kerge ületada.	1,4 – 2,69
Rahuldav	Teekate suhteliselt ebataasane. Esineb üksikuid kergeid heitusid. Sõidukiirus üldiselt lähedal lubatule maksimaalsele sõidukiirusele, sõites on vaja teepinda jälgida.	2,7 – 4,19

Halb	Teekate on ebatasane, esineb rohkesti kergeid heitusid ja üksikuid suuri heitusid. Sõidukiirus kõigub, sõidutrajektoori tuleb muuta, tuleb keskenduda sõitmisele.	4,2 – 5,59
Väga halb	Teekate on väga ebatasane, rohkesti kergeid ja suuri heitusid. Sõitmine ebamugav, sõidukiirus üldiselt allpool maksimaalselt lubatud piiri. Tuleb mööduda defektidest ja ebatasasustest. Tuleb keskenduda sõitmisele.	≥ 5,6

Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km. TEN-T põhivõrgu maanteed ei tohi ristuda samal tasandil ühegi maantee, raudtee, trammitee, ratta- ja jalgteega ning kummagi sõidusuuna sõiduteed peavad teineteisest olema eraldatud eraldusribaga.

TEN-T põhivõrku kuuluvate riigiteede kogupikkus on 353 km, millest 81 km vastavad kehtestatud nõuetele. 2030. aasta lõpuks on kavandatud välja ehitada veel vähemalt 66 km TEN-T põhivõrgu teelõike.

82 km ulatuses TEN-T põhivõrgu teelõikude väljaehitamiseks vajalikud vahendid kavandatakse RESi EL eelarveperioodi 2028+ vahendite abikõlblikkuse perioodi alguseks.

Arvestades hetkel teadaolevaid rahastusvõimalusi ja liiklussagedusi, kavandatakse Euroopa Komisjonilt⁷ nõuetekohaseks väljaehitamise tähtaja pikendamist ligikaudu 124 km TEN-T põhivõrgu teelõikudele.

⁷ EL liikmesriikidel on võimalik taotleda nõuetele vastavuse erandit teelõikudele, mille aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on väiksem kui 10 000 sõidukit. Transpordiamet analüüsib Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee ning Tallinna–Pärnu–Ikla tee lõikude liiklusprognoose koos ümberehitusvajadustega, misjärel otsustatakse nimetatud lõikudele erandi taotlemise üle.

Tabel 10. Tabel 4 Programmi tegevuse arengusuunad, nende täitmine ja kavandatud tegevused 2027-2030 (ARENGUSUUNDADE JAOTUS JA 2027. a TEGEVUSED SELGUVAD 2027. a TÖÖPLAANI KOOSTAMISE KÄIGUS 2026. a SÜGISEL JA UUENDATAKSE PROGRAMMIS ENNE SELLE KINNITAMIST)

Arengusuund	2025 täitmine	2026 tegevused	2027–2030 plaan
Riigiteede teehoid Riigiteede hoiuks on perioodil 2025–2028 kokku kasutada 711,9 mln eurot, sellest 2025. aastal 168,2 mln eurot. RES 2027–2030 alusel on teehoiuks kasutada 934,6 mln eurot, millest 2027. aastal 274,3 mln eurot. 2+2 teelõikude ja põhisuundade arendamine Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel: 1) Libatse–Nurme teelõik ehitatakse 2+2 teeks. 2) Päädeva–Konuvere teelõik ehitatakse 2+2 teeks CEF Military Mobility rahastuse toel kogumaksumusega 79 mln eurot, millest CEF finantseering moodustab 50%. 3) Konuvere–Päärdu teelõik ehitatakse 2+2 teeks ReArm (kasutamata kaitsevõime investeeringud ÜF vahendite arvelt) investeeringute toel. Kogumaksumusega 42 mln eurot, millest ÜF finantseering moodustab 95%. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel: 4) Ehitatakse Käsukonna–Imavere teelõik (s.h. Paia ristmik) 2+2 teeks ReArm (kasutamata kaitsevõime investeeringud ÜF vahendite arvelt) investeeringute toel. Kogumaksumusega 37 mln eurot, millest ÜF finantseering moodustab 95%. 5) Ehitatakse Mäo–Käsukonna teelõik 2+2 teeks.	Riigiteede teehoiukava 2025–2028 alusel kavandatud peamised 2025. aasta tegevused viidi ellu sh: Valmis Pärnu–Sauga 2+2 teelõik kogumaksumusega 13,3 mln eurot. Teostati remonttöid 1355 km-l teedel. Remonditi 11 silda. Ehitati ümber 9 liiklusohutlikku kohta. Kruusateedele rajati 29 km uut tolmuvaabakatet.	Teostatakse riigiteede teehoiukava 2026–2028 alusel 2026. aastaks kavandatud tegevusi: 1) Rajatakse Värskas–Ulita maantee ümbersõit ehk nn Saatse Saapa ehitus kogumaksumusega 2,7 mln eurot. 2) Alustati Libatse–Nurme ja Päädeva–Konuvere–Päärdu teelõikude 2+2 ehitusega. 3) Alustati Mäo–Käsukonna–Imavere teelõigu ja Paia ristmiku 2+2 ehitamisega. 4) Teostatakse remonttöid 1420 km-l teedel. 5) Remonditakse 11 silda. 6) Ehitatakse ümber 40 liiklusohutlikku kohta. 7) Ehitatakse 8 säästlikumaid liikumisviise soodustavat objekti. 8) Kruusateedele rajatakse 157 km uut tolmuvaabakatet.	Teostatakse riigiteede teehoiukava 2027–2030 alusel 2025 ja 2026. aastal alustatud ning 2027–2030. aastateks kavandatud tegevusi: 1) 2027.a. lõpetatakse Päädeva–Konuvere 2+2 lõigu ehitus. 2) Jätkatakse Libatse–Nurme ja Konuvere–Päärdu 2+2 teelõikude ehitusega (valmib 2028. a). 3) b Jätkatakse Käsukonna–Imavere (sh Paia ristmik) 2+2 teelõigu ehitusega (valmib 2028. a.) 4) 2028. a. alustatakse Mäo–Käsukonna 2+2 teelõigu ehitamisega (kavandatud valmimise aeg 2031. a).
Kanama viadukti ümberehitamine Kaitseministeeriumiga koostöös alustati CEF Military Mobility rahastusotsuse toel Tallinna–Pärnu–Ikla tee ja Tallinna ringtee ristmikul paikneva Kanama viadukti ümberehitust kogumaksumusega 12 mln eurot, millest 2025. aastal 8,1 mln eurot.	Projekt lõppes ning Kanama viadukt avati liiklusele 2025. aasta oktoobris.	Tegevus on lõpetatud.	

Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamine Struktuurivahendite toel on rakendamisel teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekt kogumaksumusega 2,1 mln eurot, millest SF toetus moodustab 73,07%. 2025. aastal on kavandatud 0,4 mln euro kasutamine.	Paigaldati uued teeilmajaamad Jalukse asukohta riigimaanteel nr 17 Keila–Haapsalu km 58,2 ja Kurevere asukohta riigimaanteel nr 31 Haapsalu–Laiküla km 25,3.	Jätkatakse teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekti elluviimist.	2027 lõpetatakse teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamise projekti elluviimine.
Raba–Laia tn silla ehitus Pärnus Toetatakse Pärnu linna Raba ja Laia tänavate vahelise silla ehitust aastatel 2023–2025 kokku 20 mln euroga, millest 2025. aastal 7,5 mln eurot.	Projekt lõppes, sild valmis ja avati liiklusele 21.06.2025.	Tegevus on lõpetatud.	
Kohalike teede teehoiutoetus Kohalike teede teehoiutoetust eraldatakse vastavalt Vabariigi Valitsuse 6. veebruari 2015. a määrusele nr 16 kokku 29,3 mln euro ulatuses.	Vahendid jaotati vastavalt toetusfondi määrukses sätestatud korrale.	Jätkatakse kohalike teede teehoiutoetuse eraldamist kehtiva korra alusel. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium kavandab tulumaksuseaduse muutmist viisil, mis võimaldab 2027. aastast anda toetused KOV tulubaasi selliselt, et suurendatakse KOV-idele minevat tulumaksu määra 0,34 protsendipunkti ning ülejäänud vahendid suunatakse tasandusfondi (sh kompensatsioonimehhanismiks). Kompensatsioonimehhanismiga tagatakse, et ühelgi KOVil ei väheneks reformi tulemusena 2027. aastal rohkem kui 0,1% tulubaasist ning ei oleks negatiivne perioodil 2028–2038.	Kohalike teede teehoiutoetus on üle viidud KOVide tulubaasi.

Programmi tegevus 4. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem

Eesmärk: Liikuvus on paremini korraldatud, teenused ja sihtkohad on paremini kättesaadavad, transpordisüsteem on ligipääsetavam, ohutum, tõhusam ja nutikam ning suuremates linnapiirkondades ja üle Eesti soodustatakse säästvaid mitmeliigilist liikuvust.

Programmi tegevuste elluviimist koordineerivad Kliimaministeerium ja Transpordiamet. Tegevus hõlmab liikuvuspoliitika kujundamist, liiklusohutuse edendamist, säästva linnalise liikuvuse arendamist, ligipääsetavuse parandamist, alternatiivkütuste taristu rajamist ning digitaalsete ja teiste nutikate liikumislahenduste kasutuselevõttu. Säästva liikuvuse taristu arendamisel on oluline roll ka kohalikel omavalitsustel. Liiklusohutuse eesmärkide saavutamisse panustavad lisaks Haridus- ja Teadusministeerium, Justiits- ja Digiministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium, Sotsiaalministeerium, liiklusohutusprogrammi elluviimisega seotud asutused ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Seos VVTP-ga:

- Jätkame Eesti konkurentsivõime tõstmiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks 2+2 maanteede ehitamisega Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Tartu suunal:
 - Et oleks vähem hukkunuid ja vigastatud, võtame vastu uue liiklusohutusprogrammi, mille prioriteediks on targem järelevalve, paremad teed ja liikluskäitumise muutused.

Programmi tegevuse täitmine 2025. aastal

2025. aastal keskendusid programmi tegevused säästva liikuvuse investeringute rakendamisele, ligipääsetavuse parandamisele, liiklusohutuse uue programmiperioodi ettevalmistamisele, digilahenduste arendamisele ning alternatiivkütuste taristu ja nullheitega sõidukite kasutuselevõttu toetavate meetmete elluviimisele. Jalgrattateede põhivõrgustike arendamisel oli 2025. aasta lõpu seisuga töös või ellu viidud kokku 19 projekti Tallinna, Tartu ja Pärnu linnades ning nende linnapiirkondades, millest kolm olid lõpetatud. Multimodaalsete sõlmpunktide arendamisel oli elluviimisel Tallinna linna projekt „Kristiine ühistranspordisõlm, I etapp“, mille raames algasid 2025. aasta oktoobris raudteealuste tunnelite ehitustööd. Trammitaristu arendamisel kulus 2025. aasta peamiselt Tallinna linnaga projektide üle arutlemisele ning reaalseid tegevusi ei toimunud. Ühistranspordi ligipääsetavuse parandamise meetmes said toetust 35 kohaliku omavalitsuse projekti 330 peatuskoha korrastamiseks, kuid riigieelarve muudatuste tõttu ei olnud võimalik kõiki kavandatud tegevusi ellu viia. Liiklusohutuse valdkonnas kiideti 2025. aasta lõpus heaks liiklusohutusprogramm 2026–2035. Digilahenduste poolel jätkusid e-veoselehtede ja eFTI projektide tegevused. Sõlmiti leping KeMITiga eFTI värava arendamiseks ning käivitus eFTI4EU jätkuprojekt eFTI4LIVE. Alternatiivkütuste ja nullheitega sõidukite valdkonnas viidi läbi laadimistaristu vajaduse analüüs, avati kortermajade juurde elektrilaadimistaristu rajamise taotlusvoor, muudeti nullheitega sõidukite ostutoetuse tingimusi ning raskeveokite laadimistaristu toetusmeetmest sai toetust üks ettevõtte. Säästva linnalise transpordi toetamisel töötati välja toetusmeede ning Tallinnale eraldati toetus 30 akutrolli soetamiseks.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava nägi aastaks 2025 ette 88 tegevust, nendest riigiasutustele 73 ja kohalikele omavalitsustele 15, s.h sihtsuunitlusega suurematele linnadele 8. Riigiasutustele planeeritud

kõigist tegevustest täideti 52 kavandatud mahus, 16 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 5 tegevust ei täidetud.⁸ 2025. aasta kokkuvõttest võiks tuua olulisena: 2025. a algusest jõustunud mootorsõidukimaksu seadus, liiklusseaduses mootorsõiduki registreerimismaksu kohustuse ettenägemine, eelarvestrateegiast tulenenud trahviühiku suurendamine neljalt kaheksale eurole, 2025. aastast või aasta jooksul jõustunud maksumuudatuse mõjutasid eestimaalaste majanduslikku olukorda ja võisid koostoimeliselt mõjutada ka mootorsõidukijuhtide senist liikluskäitumist ja aidata kaasa **mootorsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste ja seeläbi ka vigastatute ning hukkunute arvu langusele** (2025. a 43 hukkunut vs 2024. a 69 hukkunut).

2027. a olulisemad tegevused

2027. aastal jätkatakse säästva ja mitmeliigilise liikuvuse arendamist struktuurifondide projektide kaudu. Jalgrattateede põhivõrkude rajamisel viiakse edasi Tallinna, Tartu ja Pärnu linnades ning nende linnapiirkondades kavandatud projekte, mille eesmärk on parandada jalgrattaühendusi ja rattaparkimise võimalusi. Projektide elluviimine jätkub kuni 2029. aasta lõpuni.

Jätkatakse ka mitmeliigiliste ühistranspordisõlmede arendamist. Selleks parandatakse olemasolevate peatuste ja sõlmpunktide kvaliteeti ning luuakse paremad ümberistumisvõimalused eri transpordiliikide vahel. Ka nende projektide elluviimine kestab kuni 2029. aasta lõpuni.

Tallinna linnapiirkonnas jätkatakse uute trammiliinide rajamisega seotud struktuurifondide projektide elluviimist. Eesmärk on parandada ühistranspordi kasutusvõimalusi ja toetada säästvat linnalist liikuvust. Projektid jätkuvad kuni 2029. aasta lõpuni.

Ühistranspordi ligipääsetavuse parandamisel jätkatakse tegevusi vastavalt olemasolevale eelarvele ja prioriteetidele. Eesmärk on muuta ühistranspordipeatused, sõlmpunktid ja nendeni viivad teekonnad paremini ligipääsetavaks erinevatele kasutajarühmadele.

Tallinna–Helsingi tunneli kavandamisega seotud edasised tegevused sõltuvad eraldi otsustest ning rahastusvõimaluste täpsustumisest.

Liiklusohutuse valdkonnas jätkatakse liiklusohutusprogrammi 2026–2029 elluviimiskava rakendamist ning koostatakse uus elluviimiskava aastateks 2027–2030 kooskõlas riigi eelarvestrateegia protsessiga. Tegevused toetavad liiklusohutuse pikaajaliste eesmärkide saavutamist ning aitavad kujundada ennetavat ja süsteemsemat liiklusohutuse korraldust.

Kaubaveo digitaliseerimisel valmistutakse e-veoselehtede ja eFTI lahenduste rakendamiseks. Alates 9. juulist 2027 peavad Euroopa Liidu liikmesriigid olema valmis digitaalseid kaubaveodokumente aktsepteerima.

Säästva linnalise transpordi arendamisel jätkub Moderniseerimisfondi teise etapi projekti elluviimine, mis kestab 2030. aasta lõpuni. Projekt toetab energiatõhusa ühistranspordi arengut ning Tallinna linnapiirkonna ühistranspordi uuendamist.

Alternatiivkütuste taristu arendamisel jätkatakse olemasolevate meetmete rakendamist ning hinnatakse täiendavaid võimalusi alternatiivkütuste taristu määruse (AFIR) nõuete täitmiseks. Võimaluse korral töötatakse alates 2028. aastast välja täiendavad toetusmeetmed. Korterelamute laadimistaristu rajamisel jätkatakse

⁸ [Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2025. aasta tegevuste täitmise aruanne.pdf](#)

taotlusvoorude elluviimist ja toetatud projektide rakendamist ning rahastusvõimaluste olemasolul kavandatakse uusi meetmeid alates 2028. aastast.

Tabel 11. Programmi tegevuse ohutu ja säästliku transpordisüsteem mõõdikud

Tegevuse mõõdikud	Tegelik		Sihttase					
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EL ja CO ₂ vahenditest rahastatud uute või uuendatud rattateede pikkus, km <i>Allikad: SF aruandlus, Transpordiamet</i>	1,36	13,4	11,7	18	24,0	31,0	39,0	40,0
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta <i>Allikas: Transpordiamet</i>	0,82		0,82		0,82	0,82	0,80	?

Mõõdiku **EL ja CO₂ vahenditest rahastatud uusi või uuendatud rattateid** raames lisandus 2025. aastal 12,06 km rattateid, millest 1,9 km rajas Transpordiamet CO₂ vahenditest ning 10,16 km rajati SFi raames, saavutades kumulatiivselt kokku 13,42 km. Seoses asjaoluga, et CO₂ vahendeid vähendati ning SF meetmete raames kõiki projekte KOVide soovidest tulenevalt ei rakendata või nihutatakse abikõlblikkuse perioodi lõppu, on korrigeeritud rajatavate rattateede iga-aastast kilometraaži.

Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta: ECCAIRS 2 andmebaasis registreeriti 2025. a üle 1425 juhtumi. Võrreldes 2024. aastaga kahanes raportite arv ligi 46%. Raportite arvu kahanemise peamiseks põhjuseks oli kahe suure lennundusettevõtte tegevuse lõpetamine. Eesti lennufirmade lendude arv vähenes 2024. aastaga võrreldes 12 352-lt 4927-le. Varasemast madalam oli ka regulaarlendude, mitteregulaarsete äriliste lendude ja lennutundide arv.

Tabel 12. Tabel 13 Programmi tegevuse arengusuunad, nende täitmine ja kavandatud tegevused 2027-2030 (**ARENGUSUUNDADE JAOTUS JA 2027. a TEGEVUSED SELGUVAD 2027. a TÖÖPLAANI KOOSTAMISE KÄIGUS 2026. a SÜGISEL JA UUENDATAKSE PROGRAMMIS ENNE SELLE KINNITAMIST**)

Arengusuund	2025 täitmine	2026 tegevused	2027–2030 plaan
Jalgrattateede põhivõrgustike arendamine Terviklike jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamine Tallinna, Tartu ja Pärnu kesklinnades ning nende funktsionaalsetes linnapiirkondades ning rattaparkimise võimaluste parandamine. Sihttase aastaks 2029 on 40 km. Kogumaht 2021–2027 välistoetustest on ca 40 mln eurot.	2025. aasta lõpu seisuga oli töös või ellu viidud kokku 19 projekti Tallinna, Tartu ja Pärnu linnades ning linnapiirkondades, millest lõppenud projekte oli 3. Toetuse väljamaksed ületasid 14,25 mln eurot ning ehitatud oli 4,29 km uusi jalgratta- ja jalgteid või jalgrattateid. Suurimad väljamaksed teostati projekti „Raba–Laia tänava silla ehitus“ raames.	Jätkatakse jalgrattateede põhivõrgustike väljaehitamist ja rattaparkimise võimaluste parandamist vastavalt meetme tingimustele ja projektide valmidusele.	SF projekte viiakse ellu kuni 2029. a lõpuni.
Multimodaalsete ühistranspordi sõlmpunktide arendamine SF 2021–2027 perioodil suunatakse multimodaalsete ühistranspordi sõlmpunktide arendamisse struktuuritoetusi ca 16 mln eurot. Eesmärk on parandada olemasolevate ühistranspordipeatuste ja sõlmpunktide kvaliteeti, tagades ligipääsetavad ja mugavad ümberistumisvõimalused erinevatele transpordiliikidele.	Elluviimisel on Tallinna linna projekt „Kristiine ühistranspordisõlm, I etapp“, mis 6. märtsi 2026 seisuga ei olnud veel rakendusüksuse vastavuskontrolli läbinud. Projekti raames algasid raudteealuste tunnelite ehitustööd 2025. aasta oktoobris ning Tallinna linnavalitsus oli ehitajale maksnud üle 500 000 euro.	Jätkatakse multimodaalsete sõlmpunktide arendamist ja projektide elluviimist vastavalt meetme edenemisele ja vastavuskontrolli tulemustele.	SF projekte viiakse ellu kuni 2029. a lõpuni.
Uute trammiliinide rajamine Tallinna linnapiirkonnas SF 2021–2027 perioodil suunatakse struktuurivahenditest uute trammiliinide rajamiseks Tallinna linnapiirkonnas ca 40 mln eurot. Sihttase aastaks 2029 on 1,4 km.	2025. aasta kulus peamiselt Tallinna linnaga trammiteede projektide üle arutlemisele ning reaalseid tegevusi ei toimunud.	Jätkatakse trammiprojektide ettevalmistamist, et liikuda ehitustööde ja väljamakseteni järgmises etapis.	SF projekte viiakse ellu kuni 2029. a lõpuni.
Ligipääsetavuse parandamine ühistranspordipeatustele CO ₂ vahenditest toetatakse 20 mln euroga meedet, millega parandatakse ligipääsetavust ühistranspordipeatustele. Meedet viiakse ellu aastatel 2025–2030.	Meede koosnes mitmest tegevusest: kohalike omavalitsuste ühistranspordi ligipääsetavuse meede valmis 2025. aastal ning toetust said 35 kohalikku omavalitsust 330 peatuskoha korrastamiseks; jätkusid Transpordiameti säästva liikuvuse programmi meetmete tegevused ning Eesti Raudtee tegevused raudteepeatuste ligipääsetavuse parandamiseks. Riigieelarve muudatuste tõttu ei olnud võimalik kõiki kavandatud tegevusi ellu viia.	Jätkatakse ligipääsetavuse parandamise tegevusi vastavalt olemasolevale eelarvele ja prioriteetidele.	Jätkatakse ligipääsetavuse parandamise tegevusi vastavalt olemasolevale eelarvele ja prioriteetidele.
Tallinna–Helsingi tunneli planeerimise ettevalmistus Jätkatakse Tallinna–Helsingi tunneli planeerimistegevustega.	2025. aastal tegevusi ei toimunud.	Jätkutegevused vajavad eraldi otsustamist ja rahastusvõimaluste täpsustamist.	Jätkutegevused vajavad eraldi otsustamist ja rahastusvõimaluste täpsustamist.
Liiklusohutusprogrammi koostamine	Liiklusohutusprogramm 2026–2035 kiideti Vabariigi Valitsuse poolt heaks 18.12.2025 . 2025. aastal	Jätkatakse liiklusohutusprogrammi eesmärkide täitmist vastavalt	Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2026–

Töötati välja liiklusohutusprogramm 2026–2035, mis võimaldab liikuda reaktiivsest tegutsemisest ennetava, tervikliku ja pikaajalise visiooni suunas. See loob raamistiku, mis aitab vähendada hukkunute ja raskesti vigastatute arvu, toetada säästvat liikumist, parendada elukeskkonda ning vähendada tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju.	hukkus liikluses 43 inimest ja raskelt sai viga 367 inimest.	aastate 2026–2029 elluviimiskavale ning aastate 2027–2030 elluviimiskava koostamist.	2029 . Elluviimiskava aastateks 2027–2030 koostatakse sünkroonis RES 2027–2030 protsessiga.
E-veoselehed ja eFTI lahendused Luuakse teenusmudel e-veoselehtede kasutuselevõtuks ja piiriülese e-veoselehtede vahetuse võimaldamiseks. CEFist kaasrahastatava eFTI4EU projekti raames testitakse andmevahetust pädevate asutuste, eFTI platvormide ja riiklike väravate vahel.	RRFist toetati e-veoselehtedele üleminekut Toetust said 300 ettevõtet. Jätkusid eFTI4EU projekti tegevused, sõlmiti koostööleping KeMITiga eFTI värava arendusteks ning CEFi kaasrahastusel alustati jätkuprojektiga eFTI4LIVE.	Jätkatakse e-veoselehtede kasutuselevõttu, eFTI värava arendamist ja piiriüleste andmevahetuslahenduste testimist.	Alates 9.juulist 2027.a peavad EL liikmesriigid olema valmis digitaalsete kaubaveodokumente aktsepteerima.
Säästev linnaline transport Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmist 2021–2030 toetatakse säästvat linnalist transporti, sealhulgas busse ja tramme, ca 12 mln euroga.	Toetusmeede (I faas) töötati välja ning Tallinnale eraldati toetus 30 akutrolli soetamiseks.	Jätkatakse meetme rakendamist ja säästvat linnalist transporti toetavate investeeringute elluviimist. I faasi projekt lõpeb ja toetus makstakse välja 2026. a. II faasi raames on plaanis koostada toetusmeede 60 täiendava akutrolli Tallinnale soetamiseks ja laadimistaristu loomiseks MF toetusega ca 51 mln eurot.	II faasi projekt tuleb ellu viia 2030. aasta lõpuks.
Alternatiivkütuste taristu ja raskeveokite laadimistaristu AFIR nõuete täitmiseks jätkatakse alternatiivkütuste taristu arendamise meetmete rakendamist elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomiseks.	Elektrirasveokite laadimistaristu arendamise toetusmeetmest sai toetust üks ettevõtte. Huvi oli leige, eelkõige väga kalli elektriliitumise hinna tõttu. Piirkondlike lennuväljade arendustega seonduvalt kanti lepingujärgseid vahendeid AS-ile Tallinna Lennujaam summas 2,6 mln eurot seoses projektiga vähendada CO ₂ heitkoguseid.	Jätkatakse alternatiivkütuste taristu arendamise meetme rakendamist ning hinnatakse täiendavaid lahendusi AFIR nõuete täitmiseks.	Jätkatakse alternatiivkütuste taristu arendamise meetme rakendamist ning hinnatakse täiendavaid lahendusi AFIR nõuete täitmiseks. Võimalusel luuakse uusi sarnaseid meetmeid (2028+)
Laadimistaristu vajaduse analüüs Kliimakindla majanduse seaduse raames on tellitud analüüs „Elektromobiilsusele üleminekuks vajaliku laadimistaristu investeeringute, kulude ja tasuvuse analüüs“, et hinnata AFIR nõuete ülevõtmiseks vajalikke lahendusi Eestis.	Uuring viidi läbi.	Analüüsi tulemusi kasutatakse järgmiste laadimistaristu meetmete ja investeeringute kujundamisel.	
Kortermajade laadimistaristu Valmistatakse ette toetusmeedet nullheitega sõidukite laadimistaristu väljaehitamiseks	2025. aasta augustis avati KIKi taotlusvoor kortermajade juurde elektrilaadimistaristu	Jätkatakse taotlusvooru rakendamist ja toetatud projektide elluviimist.	Jätkatakse taotlusvooru rakendamist ja toetatud projektide elluviimist.

kortermajade juures. Meetme maksumus on 1 mln eurot.	rajamiseks. Toetuse taotlejad võivad olla korteriühistud või kohalikud omavalitsused.		Võimalusel luuakse uusi sarnaseid meetmeid (2028+)
Nullheitega sõidukite ostutoetus Vormistatakse ümber nullheitega sõidukite ostutoetusmeede eesmärgiga muuta elektrisõidukid kättesaadavamaks ja suurendada nende osakaalu esmaregistreeritud sõidukite hulgas.	Toetusmeetme muudatus jõustus 2025. aasta jaanuaris. Selle tulemusel sai toetust taotleda ka kuni viie aasta vanuse elektriauto ostuks ning lisatoetust vana sõiduki utiliseerimisel. Meede osutus väga populaarseks ja vahendid said otsa juba 2025. aasta veebruaris.	Jätkutegevused vajavad otsustamist vastavalt eelarvevõimalustele ja meetme edasisele kujundamisele.	

6. Programmi juhtimiskorraldus

Programmi on koostanud Kliimaministeerium koostöös asjaomaste haldusala asutustega. Programm koostatakse neljaks aastaks, pidades silmas strateegilisi eesmärke, Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ja riigi pikaajalise strateegia „Eesti 2035“ eesmärke. Programmi kinnitab taristuminister pärast 2027. aasta riigieelarve seaduse vastuvõtmist ning see avalikustatakse Kliimaministeeriumi veebilehel. Programmi täiendatakse igal aastal ühe aasta võrra ning see on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ja riigi rahaliste võimalustega.

Programmi eelnõu kooskõlastatakse Transpordi ja liikuvuse arengukava juhtkomisjoniga, kellele antakse ülevaade ka programmi elluviimise seirest.

Programmi tegevuste eesmärke aitavad toetada tulemusvaldkonna „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“ teised programmid ning tulemusvaldkonna „Kliima, energeetika ja elurikkus“ programmid ning regionaalministeeriumi Ühistransporti programm.

Programmis seatud eesmärkide saavutamise ja mõõdikute seiramise eest vastutab Kliimaministeerium koostöös asjaomaste haldusala asutustega. Programmi täitmisest antakse aru järgmises programmis perioodil 2028–2031.

Programm annab suuna välisvahendite planeerimisele ja kasutamisele.

Programmi elluviimist juhib Kliimaministeeriumi liikuvuse asekanstler.

Vajaduse korral moodustatakse Kliimaministeeriumi poolt täiendavaid tööühmi ja korraldatakse arutelusid programmi elluviimisega seotud poolte ja huvirühmadega.

Programmil on seosed järgmiste poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimakindla majanduse seadus⁹ (koostamisel);
- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050¹⁰;
- Puuetega inimeste õiguste konventsioon¹¹;
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030¹²;
- Eesti julgeolekupoliitika alused¹³;
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030¹⁴;
- Eesti Euroopa Liidu poliitika¹⁵;
- Eesti 2035+ strateegia¹⁶;
- Energiamajanduse arengukava aastani 2030¹⁷;

⁹ Kliimakindla majanduse seadus loob eeldused uue keskkonnasõbralikuma kõrgema lisandväärtusega majanduse kujundamiseks, läbi mille kasvatame terve meie ühiskonna heaolu. See annab kindluse Eesti inimestele, ettevõtjatele, organisatsioonidele ning avalikule sektorile, et saame rohereformid ning kliimamuutusi pidurdavad sammud selgelt ja koordineeritult ellu viia. <https://kliimaministeerium.ee/eesti-kliimaseadus>

¹⁰ <https://kliimaministeerium.ee/kliimapoliitika-pohialused-aastani-2050>

¹¹ Puuetega inimeste õiguste ja vabaduste kaitse rahvusvahelisel tasandil | EUR-Lex

¹² https://www.terveilm.ee/leht/wp-content/uploads/2018/01/Agenda-2030_eestikeelne.pdf

¹³ https://www.riigiteataja.ee/akti/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002>

¹⁵ <https://www.riigikantslei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid>

¹⁶ <https://www.riigikantslei.ee/et/Eesti2035>

¹⁷ https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf (täpsem seos ENMAK 2030-ga: motoriseeritud individuaaltranspordi nõudluse vähendamine; tõhus sõidukipark)

- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030¹⁸;
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030¹⁹;
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“²⁰;
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030²¹;
- Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035²²;
- Heaolu arengukava 2023–2030²³;
- Digiühiskonna arengukava 2030²⁴;
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030²⁵;
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030²⁶;
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030²⁷;
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“²⁸;
- Haridusvaldkonna arengukava 2021–2035²⁹;
- Noortevaldkonna arengukava 2021–2035³⁰;
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia³¹;
- Avalike teenuste korraldamise roheline raamat³²;
- Ehituse pikk vaade 2035³³;
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030³⁴;
- Riiklik Lennundusohutusprogramm³⁵;
- Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028³⁶;
- Riigiteede teehoiukava 2026–2029³⁷;
- Liiklusohutusprogramm 2026–2035³⁸;
- Eesti rattastrateegia 2040³⁹.

¹⁸ <https://kliimaministeerium.ee/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava>

¹⁹ <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>

²⁰ https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

²¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/1279/3848/12793882.pdf>

²² <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

²³ <https://www.sm.ee/heaolu-arengukava-2023-2030>

²⁴ <https://www.mkm.ee/digiriik-ja-uhenduvus/digiuhiskonna-arengukava-2030>

²⁵ <https://kliimaministeerium.ee/MAK2030>

²⁶ <https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030>

²⁷ <https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030>

²⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/940717>

²⁹ https://www.hm.ee/sites/default/files/haridusvaldkonna_arengukava_2035_29.10.2020_riigikokku.pdf

³⁰ <https://www.hm.ee/et/kaasamine-osalemine/haridus-ja-teadusstrateegia-aastateks-2021-2035>

³¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

³² https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf

³³ <https://kliimaministeerium.ee/elukeskkond-ringmajandus/ehitus/ehituse-pikk-vaade-2035>

³⁴ <https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/valisohk/ohusaasteainete-vahendamise-programm>

³⁵ <https://transpordiamet.ee/media/1277/download>

³⁶ <https://kliimaministeerium.ee/media/10434/download>

³⁷ <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>

³⁸ <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm>

³⁹ <https://www.transpordiamet.ee/teehoid-ja-liikluskorraldus/liikuvus/eesti-rattastrateegia-2040>

Lisa 1. 2025. a programmi ja programmi tegevuste eelarve täitmine

	Esialgne eelarve (tuhat eurot)	Lõplik eelarve (tuhat eurot)	Täitmine (tuhat eurot)
Transpordi ja liikuvuse programm			
Kulud	-643 928	-1 066 048	-617 418
Raudteetransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-374 350	-781 422	-364 955
Õhutransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-12 572	-20 473	-12 181
Teetransporditaristu arendamine ja korrashoid			
Kulud	-201 815	-200 423	-199 501
Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine			
Kulud	-55 190	-63 729	-40 782

Lisa 2. Programmi teenuste kirjeldus

1. Raudteetransporditaristu	
Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
Raudteetranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine (KliM teede- ja raudtee-osakond)	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).

2. Õhutransporditaristu	
Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
Õhutranspordi taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine (KliM, lennundus-osakond)	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.

3. Teetransporditaristu	
Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
Teetranspordi-taristu arendamine ja korrashoid ning transpordipoliitika kujundamine (KliM teede- ja raudtee-osakond)	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).
Teetranspordi-taristu korrashoid, ehitus ja info (TRAM)	Teetransporditaristu korrashoid, ehitus ja info teenuse eesmärk on tagada riigiteede ehitus- ja korrashoiu protsesside sujuv toimimine (sh korrashoiu eelarve kavandamine) ja kvaliteetne ning lepingukohane tulemus (koostades selleks ka vajalikud normdokumendid, mis on kooskõlas erinevate õigusaktidega). Protsesside käigus kasutatakse erinevaid meetmeid eesmärgiga suurendada ohutust ning vähendada liiklemise ajakulu ja keskkonna mõju (jagades operatiivset ja võimalusel ennetavat infot tee ja sõiduolude ning liikluspiirangute kohta), jälgides sealjuures, et riigiteede sõidetavad kui elutähtsa teenuse toimepidevus on tagatud. Teenusega tagatakse Transpordiametile Ehitusseadustikust tulenevate ülesannete korrektne, ühetaoline ja sõltumatu riiklik järelevalve teostamine.
Teetranspordi-taristu säilitamine (TRAM)	Teetransporditaristu säilitamise teenuse eesmärk on tagada riigiteede ja teerajatiste seisukord ning kvaliteet. Teenuse raames kogutakse teede ja teerajatiste seisukorra andmeid, koostatakse ja uuendatakse säilitamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ning meetodid. Kogutud teeseisukorra ja teerajatiste andmete alusel koostatakse teehoiukava säilitusmeetmete remondivajaduse analüüsid ning investeeringute nimekirjad ning kinnitatakse eelarved.

	Teetransporditaristu säilitamise alla kuuluvad järgmised tegevused: kruusateede remont, kattega teede säilitusremont ja taastusremont, sildade rekonstrueerimine ja remont, rekonstrueerimine ning korrashoiu ja muud teetaristu säilitamisega seotud investeeringud koos ettevalmistustegevustega.
Teetransporditaristu arendamine (TRAM)	Teetransporditaristu arendamise teenuse eesmärk on rahastuse kõige otstarbekama kasutamise korraldamine riiklike strateegiliste prioriteetide saavutamiseks, et tagada ohutu, säästliku, ligipääsetava ning toimiva liikuvuskeskkonna koostöös huvigruppidega. Teenuse raames koostatakse ja uuendatakse teetaristu arendamisega seotud teehoiukava meetmete eesmärgid ja objektide valiku meetodikad, mille alusel koostatakse arendusmeetmete iga-aastased investeeringute nimekirjad. Teetransporditaristu arendamise alla kuuluvad järgmised tegevused: välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava täitmine, intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ning teiste teega seotud seadmete võrgustiku rajamine ja kaasajastamine, säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine, liiklusohutlike kohtade ümberehitamine, kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine, ehitamine (sh Rail Baltic trassi ületavad viaduktid ja liiklussõlmed) ning kõikide tegevuste ettevalmistustööd.

4. Ohutu ja säästlik transpordisüsteem	
Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
Ohutuse alase transpordipoliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine (KliM teede- ja raudteeosakond)	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.
Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine (KliM liikuvuse arengu ja investeeringute osakond)	Üleriigilise liikuvuspoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Liikuvuspoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide välja töötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veoteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Sh parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel liikuvuspoliitikasse muudatuste sisse viimine.
Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna kujundamine (KliM liikuvuse arengu ja investeeringute osakond)	Riigi ja suuremate linnapiirkondade vahelise koostöö korraldamine keskkonnahoidliku transporditaristu arendamiseks. Linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks kujundamine, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu (sh rattateede, kergrööbastranspordi ja multimodaalsete sõlmpunktide arendamine) ning ühistranspordi viimine taastuenergiale, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge. Transpordivaldkonna välisabi vahendite planeerimine ja eraldamine ning rakendusasutuse töö korraldamine (SF mõistes, perioodil 2021–2027).
Liikuvuse planeerimine ja liiklusohutus (TRAM)	Liikuvuse planeerimise ja liiklusohutuse teenuse eesmärk on liikuvuse ja taristu investeeringute transpordiliikide ülene kavandamine ning liiklusohutuse strateegiline juhtimine. Pidades silmas nii riiklike eesmärgi ja arengukavasid kui ka rahvusvahelisi kohustusi kujundatakse ohutut ja keskkonnahoidlikku liikuvuskeskkonda ning juhitakse liikuvuse ja liiklusohutusega seonduvaid protsesse ja investeeringuid. Sh on eesmärk koordineerida: - o riigiteede teehoiukava ja veete hoiukava koostamist, - o liikuvus- ja liiklusohutusalase teabe kogumist, säilitamist ja levitamist,

	- o uuringute ja analüüside tellimist ning väliste partnerite liikuvus- ja liiklusohutuspoliitilistes küsimustes andmete- ja ekspertteadmistele tuginev nõustamine, - o andmeanalüüside korraldamist teadmispõhise otsustamise võimaldamiseks, - o liikuvusalaste strateegilise planeerimise dokumentide väljatöötamise korraldamist (nt Liiklusohutusprogramm) ning nendes protsessides osalemist riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil, - o liiklushariduse ja sotsiaalkampaaniate korraldamist liiklusohutusalase teadlikkuse tõstmiseks, - o ühistranspordireisijate õiguste kaitsmist ning ohuprognoosil põhineva autoveonduse järelevalve teostamist ja arendamist liiklusohutuse tagamiseks ning - o liikuvuse kavandamiseks ja investeringute tegemiseks jätkusuutliku rahastusmudeli loomist ja välisrahastuse ning transpordiameti ja -sektori rohepöörde koordineerimist.
Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine (TRAM)	Teetransporditaristuga seotud lubade väljastamine ja õiguste andmine füüsilistele ning juriidilistele isikutele hõlmab eriveoseid suurte koormuste ja gabariitidega, erikasutuslubasid ürituste korraldamiseks, kolmandate osapoolte ehitus- ja kasutusõigusi, näiteks tehnovõrkude ja mahasõitude rajamiseks, ning erinevaid planeeringuid ja riigivara kasutamiseks andmist. Lisaks kuulub siia liikluskorraldusvahendi katselise kasutuse luba, mis võimaldab uusi liikluskorralduslahendusi ajutiselt testida ja hinnata.
Liiklusregistriga seotud toimingud (TRAM)	Sõidukite ja sõidukijuhtidega seotud lubade väljastamine ning liiklusregistri pidamine maismaaja veesõidukite ning nende juhtimisõiguse valdkonnas. Valdkonna teenuste pidev arendamine, haldamine ning rahvusvaheline koostöö. Liiklusregistris peetakse arvestust sõidukite, sh veesõidukite ning nendega seotud isikute üle. Läbi erinevate pakutavate teenuste on kaetud kogu vajalik informatsioon: registreerimine, omanikuvahetused, sõiduki andmete muudatused, käsutuskeelumärgete ja registerpantide seadmine, registrist kustutamine jm. Erinevate toimingute ja tegevuste lihtsustamiseks ja võimaldamiseks tehakse koostööd sõidukite müüjatega, maaletoojatega, tehnoulevaatuspunktidega, teekasutustasu vahendajatega, jäätmekäitlejatega jne. Kogutud andmeid kasutavad mh erinevad riigiasutused seadusest tulenevate ülesannete täitmiseks. Juhtimisõiguse valdkond hõlmab maismaasõidukite juhtimisõigusega, sh jalgrattajuhiõiguse, mootorsõidukijuhi õpetamise ja juhendamise õiguse, vedurijuhtide, väikelaevajuhtide ja jetijuhtide juhtimisõigust tõendavate dokumentide väljastamisega ja vahetamisega, kutseliste autojuhtidega seonduvate dokumentide (autojuhi ADR koolitustunnistuse, ohtlike veoste veo ohutusnõuniku tunnistuse, digitaalse sõidumeeriku kaartide ja autojuhi pädevustunnistuse) väljastamise ja vahetamisega seotud teenuste arendamist ja haldamist. Liiklusregistriga seotud toimingute tegemiseks ja teenuste kvaliteetseks osutamiseks teenindusbüroode töö korraldamine ja e-teeninduse ning ka teiste digilahenduste haldamine ja arendamine.
Lennunduse ohutus, lubade väljastamine ja järelevalve (TRAM)	Järelevalve teostamine lennundusettevõtete ja lennunduses tegutsevate eraisikute üle lennunduse ohutuse tagamiseks. Järelevalve subjektideks on lennufirmad, jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid, lennuväljade operaatorid, ANS teenuse osutajad, lennukoolitusorganisatsioonid ning mehitamata lennunduses toimetavad ettevõtted. Läbi lennunduspersonalit litsentseerimise tagatakse personali jätkuv pädevus oma tööülesannete sooritamiseks. Mehitamata lennunduses osalejatele väljaantavad load sätestavad tingimused, millistes on lubatud ja ohutu mehitamata õhusõidukeid kasutada. Õhusõidukite registri haldamine, mis annab ülevaate Eesti ettevõtete ja eraisikute kasutusel olevatest õhusõidukitest. Riikliku lennuohutusplaani (SSP) haldamine, mis sätestab lennuohutusalased konkreetset eesmärgid ja tegevused. Plaani koostamisel määratletakse muuhulgas ohuprognoosid ning peamised riskid ja nende maandamise meetmed.

Lisa 3. Mõõdikute kirjeldus

Mõõdik/Sihttase	Mõõdiku selgitus
Tulemusvaldkonna mõõdikud	
Transpordi CO₂-heitkogused, kt CO₂ ekv (sh 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, s.o 1700 kt CO ₂ ekv 2035) <i>Allikas: EKUK</i>	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. Transpordi alla kuuluvad siseriiklik lennundus, laevandus, raudtee ja maanteetransport. KHG vähendamise trajektoor vastab Transpordi ja Liikuvuse arengukava 2021–2035 sihile, mis on saavutatav, kui rakendada kõiki arengukavas kirjeldatud poliitikaid. Euroopa Liidu Kliimapaketi „Fit for 55“ ettepaneku järgi tuleb vähendada ESR sektorite (sh transpordi) emissioone 2030. aastaks –24% (sektoriüleseelt). Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/842 on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist, põllumajandusest, jäätmekäitlusest, tööstuslikest protsessidest ja toodete kasutamisest ning väikesemahulise energiatootmisest tulenevat KHG heidet 2030. aastaks võrreldes 2005. aastaga kokku 24%. Panuse jaotamine sektorite vahel on liikmesriikide enda otsustada. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõus (detsember 2024 seisuga) on Eestile seatud eesmärk vähendada transpordist tulenevat KHG heidet 2030. aastaks 24% võrreldes 2022. aastaga. Hetkel rakendatavate meetmetega on aastal 2030 prognoositav transpordisektori heide EKUK 2026. aasta kevadprognoosi alusel ca 2092 kt CO ₂ ekv (2035. a 1705 kt CO ₂ ekv). Euroopa Liidu määrusest tuleneva CO ₂ heite vähendamise kohustuse mittetäitmine tähendab Eestile potentsiaalset vajadust hakata puudujäägi katmiseks teistelt liikmesriikidelt üle jäävaid ühikuid soetama. See on lisakoormus eelarvele olukorras, kus kärpemeetmetes on vaja leida rahastust erinevateks investeeringuteks. Arvestades seniseid tarbijate suundumusi, on transpordisektoris muutus paremuse poole väga raske tulema, kuid trajektoor vastab siiski TLAKi sihile.
Programmi mõõdikud	
Transpordi energiakulu, TWh Taastuvenergia osakaal transpordis, % (TLAK eesmärk: Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis on 24%) <i>Allikas: EKUK</i>	Transpordi energiakulu max 8,3 TWh, millest taastuvenergia 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 mõjul olulise fookuse all osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu. Taastuvenergia osakaalu arvestatakse vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas ja arvestades 2030. aasta EL kliimaeesmärgi tõstmisest tulenevat eesmärki (taastuvenergia osakaalu tõstmiseks transpordis). Osakaal saavutatakse Taastuvenergia direktiivi (2018/2001) kontekstis, kuid koguerenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguerenergia vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (2020. a ligi 9,2 TWh). Eesmärki aitavad täita mh transpordiliikide elektrifitseerimine ja modaalnihke suunamine aktiivsete liikumisviiside kasutuse kasvu suunas. Transpordi energiakulu ja taastuvenergia osakaalu prognoose uuendatakse iga-aastaselt, tegelikke saavutusi mõõdetakse kahe aastase viitega.
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate riigiteede vastavus kehtestatud nõuetele, % <i>Allikas: Transpordiamet</i>	Osakaal on arvestatud TEN-T põhivõrgu Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu–Uulu teelõikude kogupikkuse 302 km suhtena ja seal ei eristata erinevaid teid. P.S. arvestusest on väljas Uulu–Ikla põhivõrgu lõik, sest selle liiklussagedus on oluliselt madalam ülejäänud põhivõrgu teedest ning oleme otsustanud sellele küsida erandit.
Valminud ja toetava taristuga Rail Baltica põhitrassi muldkeha osakaal trassi kogupikkusest, % <i>Allikas: Kliimaministeerium</i>	Rail Baltica Eesti osa valmiduse % näitab, kui palju põhitrassi muldkeha ning sellega kaasnevat taristut on valmis ehitatud. % leitakse ehitatud km pikkuste ja eelarve kasutamisega koosmõjus. 2028. a sihttase 80% tuleneb sellest et Lõuna–Pärnumaal ei ole selleks ajaks muldkeha valminud. Ehitustempo on alguses kiirem olemasolevate vahendite tõttu, uue EL eelarve perioodi algus (2028+) venitab mõnevõrra kasutatavate vahendite kättesaadavust.
Liikluses hukkunute arv kolme aasta keskmisena Liikluses raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena	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 vähenemise laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.

(TLAK mõõdik: vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu võrreldes 2020. aastaga poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena aastaks 2035 ei ületaks 30) <i>Allikas: Transpordiamet</i>	Eesmärgid on LOPIga korrigeeritud vastavalt Riigikontrolli märkustele ja riigi rahalistele võimalustele.
Programmi tegevuse raudteetranspordi taristu mõõdikud	
Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T – Trans-European Transport Network) põhivõrgu väljaehitamine: Rail Baltic, % <i>Allikas: Kliimaministeerium</i>	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, (maanteeviaduktid jm ehitised teostatakse programmi tegevuse 1.3 eelarve raames, kuid tulemust arvestatakse kogu RB maksumuse pealt) vajavad ehitamiseks investeeringuid, mida mõeldakse rahastada.
Rongiliikluse ühendusajad Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu, Tallinna–Viljandi ja Tallinna–Pärnu (Rail Baltica tulemusena) liinidel paranevad <i>Allikas: Elron</i>	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 pealt 42 minutile. 2035. aastaks saavutatakse järgmised ühendusajad: Tallinn–Narva 1h 45 min, Tallinn–Tartu 1h 30 min, Tallinn–Viljandi 1h 30min.
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteede pikkus (SF ja taasterahastuse väljundindikaator), km <i>Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus</i>	Raudteede õgvendamine Tallinna–Tartu ja Tapa–Narva lõikudes, et vähendada turvaliselt raudtee ühendusaegasid. Selleks on vaja kohandada ca 30 rööbastee kurvi geomeetriat. Mõõdiku sisse on arvestatud ka Edelaraudtee AS-i projekti „Rapla–Lelle vahelisel raudteelõigul reisirongide piirkiiruse tõstmine kuni 160 km/h“ kilometraaž 23 km, mis 2025. aastal tõsteti struktuurifondidest taasterahastu alla.
Elektrifitseeritud uute raudteede pikkus (SF väljundindikaator), km <i>Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus</i>	2026. aasta esimeses pooles laiendatakse kontaktvõrku Tartuni, 2028. aastaks Narvani. 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.
Programmi tegevuse õhustranspordi taristu mõõdikud	
Aastaringsete regulaarsete otseleenuinide arv, tk (TLAK mõõdik: suurendada aastaringsete regulaarsete lennuliinide arvu) <i>Allikas: AS Tallinna Lennujaam, Kliimaministeerium</i>	Suurendada aastaringsete regulaarsete otseleenuinide arvu: Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega. Mõõdik hõlmab regulaarseid liine ja tellimuslendude otseühendusi. 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.
Programmi tegevuse teetranspordi taristu mõõdikud	
Üle-euroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkus, km <i>Allikas: Transpordiamet</i>	Mõõdik näitab TEN-T põhivõrku kuuluvate nõuetele vastavate riigiteede pikkuse muutust ajas kilomeetrites.
Riigiteede võrgu seisundi säilitamine (IRI, mm/m) <i>Allikas: Transpordiamet</i>	Riigiteede võrgu seisundi säilitamine vastavalt „Riigiteede teehoiukavale 2025–2028“. Mõõdikuks on teede tasasuse näitaja ehk IRI (ingl. k <i>International Roughness Index</i>). IRI on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik – mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus. IRI 2,6 mm/m korral on sõidumugavus hea ja rahuldava taseme piiril ning teevõrgu elukaarekulud optimaalsed. Väga hea taseme, IRI <1,5 mm/m, saavutamine eeldaks

	teede ulatuslikku ümberehitamist koos muldkehade vahetusega, millel puudub majanduslik põhjendus.
Programmi tegevuse ohutu ja säästlik transpordisüsteemi mõõdikud	
Ärilises- ja mitteärilises lennutegevuses toimunud õnnetuste ja tõsiste intsidentide arv 10 000 lennutunni kohta <i>Allikas: Transpordiamet</i>	Ärilises- 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.
EL ja CO₂ vahenditest rahastatud uute või uuendatud rattateede pikkus, km <i>Allikas: SF projektaruanded, rakendusüksus, Transpordiamet</i>	Toetatud projektidest rahastatava uue või oluliselt uuendatud sihtotstarbelise jalgrattataristu pikkus (kumulatiivne), 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 ühiskonnagruppidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha. Lisaks on CO₂ vahenditest Transpordiametile eraldatud ca 4 505 134 eurot koos käibemaksuga vahendeid erinevate liikuvusega seotud objektide ehitamiseks üle Eesti. Muuhulgas realiseerib Transpordiamet CO₂ vahendite abiga perioodil 2025–2026 5,325 km jalgratta- ja jalgteid.