Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035

Lisad

Sisukord

Lisa 1. Mõjude hindamine 3
Lisa 2. Ülevaade kaasamisprotsessist 9
Lisa 3. Transpordi tulemusvaldkonna hetkeolukorra analüüs 11
Transpordi majandusülevaade 13
2014-2020 transpordi arengukava liigiülesed mõõdikud ja nende täitmine 20
Lisa 4. Ülevaade valdkonna arengukava mõõdikute metoodikast ja allikatest 33
Lisa 5. Arengukava seos teiste arengudokumentidega 35
Lisa 6. Arengukava sisenduuring 43
Lisa 7. KSH aruanne 46

Lisa 1. Mõjude hindamine

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 on Transpordi arengukava 2014-2020 jätkuarengukavaks.
Transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärgiks on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
Tegevussuund 1: Tõstame transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendame seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendame selle keskkonna jalajälge ning muudame taristul liiklemise ohutumaks.
Tegevussuund 2: Toome ühistranspordi inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks seda targemalt planeerides ning nutikama piletimüügikorralduse abil.

Eesmärk ja tegevussuund	Mõjuvaldkond	Mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus
Eesmärk, tegevussuund 1 ja 2	Elu- ja looduskeskkond	Sisaldub ja käsitletakse arengukava lisas keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes.
Tegevussuund 1. Alavaldkonnad 1. Ohutud teed 2. Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt 3. Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport 4. Eesti linnulennult. (Otse)lendudega ühendatud Eesti 5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond	Sotsiaalsed ja demograafilised mõjud	Paraneb inimeste tervis, kuna ühest küljest muutub liikumisvõimaluste avardudes lihtsamaks tervishoiuteenuste ning sportimisvõimaluste kättesaadavus, teisest küljest on positiivsed tervisemõjud ka jalgsi, jalgrattaga ning ühistranspordiga liikumise suurenemisel (viimane tähendab alati mingis ulatuses ka jalgsikäiku ühistranspordi peatusesse ja sealt sihtpunkti) – mida saavutame uute kergliiklusteede rajamisega, sõlmpunktide ühendamisega ja nt kergrööbastranspordi arendamisega. Suureneb merendussektori töötajate arv. Eesti lippu kandvate laevade arv suureneb Tänu laevade lisandumisele Eesti laevaregistritesse on Eesti meremehel tulevikus suurem võimalus töötada Eesti lipu all sõitval laeval. Samuti, kuna suurenev laevastik aitab kaasa kaldasektori tekkele, tekib Eesti meremeestel tulevikus võimalus pärast merel töö lõpetamist töötada merenduse kaldasektoris. See kõik võimaldab riigil kaitsta paremini ka Eesti meremehe sotsiaalseid õigusi ja võimaldab Eesti meremeestele parema ligipääsu sotsiaalkindlustusele ja teistele ILO meretöö konventsiooniga ettenähtud sotsiaaltagatistele. Merenduses tekib töökohti juurde ja kasvab merendussektori tööhõive ka kaldasektoris. Lähtuvalt sellest peaks ühiskonna vajaduste ja arengutega kaasas käima ka mereharidus. Selleks peavad mereharidusasutused muutma vajadusel oma õppekavasid ja täiendama õppesuundasid ning tegema koostööd teiste haridusasutustega.

	Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele	Eesti asub Schengeni alal ning transporditaristu arendamisel arvestatakse muuhulgas ka Schengeni piiriturvalisuse nõuetega rahvusvahelise kaubaveo ja reisijateveo osas. Vastavate arenduste puhul kaasatakse erinevaid partnerasutusi (sh õiguskaitseasutusi, teadusasutusi) ja erasektorit ohutuse ja turvalisuse hindamiseks ning ühise võimekuse kasvatamiseks (sh tehnilise võimekuse suurendamise kaudu). Lisaks tuleb arvestada ja maandada julgeolekuriske, mis puudutavad perspektiivseid välisinvesteeringuid taristusse. Sh tuleb tagada taristu sõltumatust EL välistest osapooltest. Tsiviillennunduses kavandame kasvu lähtuvalt transpordipoliitilistest prioriteetidest. Tuleb leida sh aga lahendused, kuidas kõik osapooled saaksid oma lennud korraldatud ilma liigsete hilinemisteta (ootetsoonis viibimisteta). Rahuajal on prioriteet tsiviillennundusel. Transpordiprojektide kaitsealase mõjude ja implikatsioonidega tuleb arvestada, kuid seda teistes dokumentides nt konkreetsete projektide teostajate poolt.
	Mõju majandusele	Majanduse toimimise eelduseks on hea transpordikorraldus. Hea transpordikorraldusega ja –taristuga piirkonnad on aktiivsema majandustegevusega. Kavandatava arengukavaga panustatakse rahvusvaheliste ühenduste parandamisse, mis loob võimaluse teenindada senisest rohkem välisturiste. Lennutranspordis oodatakse nii reisijate arvu olulist kasvu kui ka rohkem otseühendusi. Arengukava perioodi jooksul valmib Rail Baltic. Kõige suurem arenguruum on seega raudteeühenduste osas. Kiire rongiliiklus ja rongiliikluse tihendamine võimaldab senisest enam igapäevaseid liikumisi (tööle, kooli) suurema vahemaa tagant kui see seni võimalik on olnud. Teisalt on ettevõtetel suurem võimalus leida endale sobiv tööjõud. Selle tulemusel kasvab majanduse üldine efektiivsus, mis peaks aitama kaasa SKP kasvule. Olulisel kohal on kaupade vedu. Logistika loob majandusse lisandväärtust. Eelduseks on kvaliteetne ja ohutu transporditaristu ning digitaliseerumine. Prognooside kohaselt lisandub Eesti lipu alla mitusada suurt merelaeva aastaks 2035, sellega seoses paraneb ettevõtluskeskkond ja Eesti ettevõtetel tekib parem võimalus hakata tegutsema merendusvaldkonnas.

		Konkurentsivõimelised veeteetasud toovad sadamasse rohkem kaupu ja mõjutavad omakorda positiivselt majanduslikku olukorda. Ohutud ja hooldatud veeteed loovad usaldusväärsed tingimused laevadele.
	Mõju regionaalarengule	Võib muutuda teehoiu maht riigi ja konkreetsete kohalike omavalitsuste jaoks seoses riigi ja kohalike teede 2018. aastal läbi viidud auditi tulemustega. Kuigi muudatused tervikuna ei ole tõenäoliselt ulatuslikud, võib mõju teatud kohalikele omavalitsustele olla märkimisväärne. Transporditaristul on oluline mõju ka Eesti erinevate ranna- ja maapiirkondade arengule ning sealsele ettevõtlusele. Arengukava näeb ette rohkem vahendeid kohaliku taristu hooldeks, sh keskendudes säästva transpordi liikumisvõimaluste parendamisele. Üheks lahenduseks on teede kõvakatte alla viimine. Kuigi 2020. aasta perspektiivis püsiühendust Saaremaaga rajada ei plaanitud, jätkatakse pikemat perspektiivi silmas pidades püsiühenduse planeerimisprotsessi uuel transpordi arengukava perioodil. Samuti on võimalik rajada Tallinn-Helsingi tunnel. Need projektid võivad omada märkimisväärset mõju regionaalarengule. Kui Saaremaa püsiühendus võib muuta Saare elu atraktiivsemaks, seda paremini ühendades, siis Tallinn-Helsingi tunnelil võib olla linastuv mõju, muutes Tallinn-Harjumaad veelgi atraktiivsemaks. Kõige suurem mõju omavad arengukava taristuarendused, mis vähendavad aegruumilisi vahemaid kõikide suuremate linnade vahel. See aitab kaasa regioonide konkurentsivõime säilitamisele.
	Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele	Taristu korralduses kaalutakse taristu valdusettevõtete mudelit. Eeldades, et taoline mudel on mõistlik ja teostatav, on võimalik viia transpordi taristu haldamine suures osas riigi bilansist välja. Selle mõju oleks märkimisväärne.
Tegevussuund 2. Alavaldkonnad: 1. Efektiivselt ja kvaliteetselt korraldatud ühistransport.	Sotsiaalsed ja demograafilised mõjud	Riik ja kohalikud omavalitsused kujundavad integreeritud transpordi ja asustuse planeerimise, ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamise kaudu energiatõhusat ja väikese CO_2 jalajäljega transpordisüsteemi, mille tulemusel väheneb sundliikumise vajadus, isiklikust autost sõltuvus ning areneb energiatõhus liikluskultuur.

2. Kõiki ühistranspordiliike hõlmav piletimüügisüsteem. 3. Innovatiivsed liikuvusteenused 4. Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus.		Liikumisharjumuste muutumise ning keskkonnasäästlike valikute tõttu pikeneb nii inimeste keskmine eluiga kui tervena elatud eluiga. Samuti vähenevad välisõhusaasteained, millel on positiivne tervisemõju. Arengukava sisaldab ka liiklusohutusalaseid tegevusi, mille tulemusel vähenevad liiklussurmad ja vigastatud.
	Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele	Mõju julgeolekule puudub või on vähene. Välissuhetele on perspektiivne mõju positiivne, kuna avanevad uued koostöömudelit liikuvuse digitaliseerimisel (nt liikuvus kui teenus platvormid). Nutikas liikuvuskorraldus võimaldab Eestit turundada ja eeskujuks tuua, mis omakorda võib meelitada välisinvesteeringuid.
	Mõju majandusele	Transport on väga tihedalt seotud tööhõivega ja inimeste võimalustega tööl käimiseks. Töötamine tähendab juba praegu ja veelgi rohkem tulevikus kaugtöö tegemist, mis on positiivne regionaalarengu seisukohast kuna toetab suurtest keskustest eemal elamist. Selle trendi soodustamiseks on vaja toimivat ja inimeste vajadustele vastavat nutitaristut. Samas sundliikumisi täielikult ära hoida pole võimalik, mistõttu on tarvis arendada häid ühistranspordiühendusi, mille korraldamisel arvestatakse tegelike tööaegadega ja sellega, et inimestel on võimalus tööle ja koju saada mõistliku ajakuluga. Piirkondades, kus traditsiooniline liinivõrk ei ole mõttekas, arendatakse Eestis nõudetranspordi teenust. Transpordi ja logistika digitaliseerimine on suure potentsiaaliga valdkond ning see kiirendab majanduskasvu. Lähikümnenditel on transpordisektoris oodata murrangulisi muudatusi, kus suur osa turust muutub seoses tehnoloogia arengu (nt isejuhtivad sõidukid) ning uute ärimudelitega (nt sõidujagamine, nõudetransport, digitaalne tarneahel). Võidavad eelkõige infotehnoloogia võimalusi kasutavad ärimudelid. Inimeste teadlikumad valikud liikumise planeerimisel mõjutavad kaudselt autotärisid, kütuste tarbimist, jalgrattaparkide teket jmt.
	Mõju regionaalarengule	Regionaalne ühistransport tagatakse valdavalt avaliku teenusena. Regionaalne ühistransport korraldatakse nii, et tagatud oleks juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja inimestel on võimalus toimepiirkonna keskuses tööl käia. Seejuures arvestatakse liinivõrgu kujundamisel inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt soost, vanusest või muudest teguritest. Uute transpordi

		teenuse valikuna lisandub tulevikus nõudetransport. Nõudetranspordi pilootprojekt teostatakse juba praegu. Nõudetranspordi arendamisega (sealhulgas erinõuded transpordivahenditele) maapiirkondades on võimalik oluliselt parandada inimeste liikumisvõimalusi ja -vajadusi. Nõudetranspordi osaks oleks ka Sotsiaalministeeriumi poolt korraldatav sotsiaaltransport, millega saab senisest paremini parandada liikumispuudega inimeste võimalusi (nõude-)ühistransporti kasutada ning ühiskonnaelus osaleda. Nõudetranspordi arendamine ja rakendamine parandab ka näiteks vanurite, lastega reisijate jt inimeste liikumisvõimalusi. Ka ühistranspordikorralduses (piletimüügis ja planeerimises) kavandatavad muudatused peaksid tagama selle, et regionaalsed ühendused ja liinivõrk vastaks senisest enam nõudlusele ja inimeste vajadustele. Piletimüügisüsteemi ja piletitulu ning toodete harmoneeritud korraldamine parandab teenuse kvaliteeti. Seega on inimestel suurem võimalus leida oma võimetele ja soovidele vastav sobiv töökoht. Riik koostöös kohalike omavalitsustega eelisarendab ühistransporditeenuseid ning kergliiklusteede võrgustikku ja erinevate liikumisviiside sujuvat koostoimet, mis parandab piirkondade konkurentsivõimet. Suurem kohalike omavalitsuste kaasatus kohaliku transpordiprobleemide lahendamisele ning ühistranspordi teenusstandardite üleriigiline ühtlustamine parandab ühistranspordi kättesaadavust ning aitab seda populariseerida. MKMi ülesanne on kohalike omavalitsuste ja ühistranspordikeskuste koordineerimisel ning targalt transporti juhtides korraldada juurdepääs teenustele, haridusasutustele ja töökohtadele ning tagada ohutu ja ligipääsetava taristu olemasolu olemasoleva ressursi piires. Sealjuures tuleb pöörata tähelepanu transpordipoliitika kooskõlale regionaalpoliitikaga.
	Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele	Mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele ei ole suur. Ühistranspordi liinivõrkude optimeerimine eeldab vastava võimekuse tekitamist ja arendamist ühistransporti korraldavates asutustes. Transpordi efektiivse ja targa planeerimise (sh suurema haldusvõimekuse) saavutamiseks hakatakse transporti planeerima tarnspordiliikide üleselt.

		Asutuste vahelise koostöö oodatav tõhustumine läbi paremini korraldatud koostöömudelite. Tervikliku transpordisüsteemi arendamisel on võimalik parandada kõigi inimeste juurdepääsu avalikele teenustele. Arengukava koostamisel ja elluviimisel on vajalik erinevate ministeeriumite ja ka kohalike omavalitsuste vaheline tihedam koostöö ning kokkulepped.

Lisa 2. Ülevaade kaasamisprotsessist

TLAK algatamine 12.9.2019 Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 215.
KSH algatamine majandus- ja taristuministri poolt 14.11.2019 nr 1.1-1/19-199
Majandus- ja taristuministri käskkirjaga (12.02.2019 nr 1.1-1/19-029) kinnitatud juhtkomisjoni liikmed 2019 olid:

- MKM transpordi asekantsler
- MKM, TAIO
- ITS Estonia
- Riigikantselei
- Keskkonnaministeerium
- Rahandusministeerium
- Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
- MTÜ Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon
- Lennuamet
- Maanteeamet
- Veeteede Amet
- Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon
- Eesti Linnade ja Valdade Liit
- MKM, Energeetika osakond
- MKM, RISO CDO
- MKM, Teede- ja raudteeosakond
- MKM, Lennundus- ja merendusosakond

Toimunud üritused
Arengukava koostamine on olnud avatud protsess, kuhu oleme kaasanud väga laia hulka transpordi- ja liikuvuspoliitika huvilisi[1]. Oleme kaasamist korraldanud kahes faasis:

1. niinimetatud "valge paberi nägemuse" kogumine ehk nii avaliku- kui ka erasektori partneritega transpordi ja liikuvuse poliitika probleemide ja võimalike lahenduste kaardistamine;
2. investeeringuseminaride korraldamine „Kui me oleksime valitsus". Investeeringuseminarideks olime koondanud varasemad kaasamistulemused, need grupeerinud potentsiaalseteks meetmeteks ning need ka hinnastatud. Seminaridel jagunesid osalejad gruppideks ning iga grupp sai suure koguse transpordi investeeringute ettepanekuid (132 rahaliselt mõõdetavat projekti) ning piiratud eelarve (ca 3 miljardit eurot 15 aastaks). Seminari eesmärgiks oli jõuda grupiga konsensusele, milliseid projekte tuleks etteantud ajaraamis ja piiratud eelarves ellu viima.

Pärast investeeringuseminare oleme kogunud ka osalemise kohta tagasisidet ja täiendavad ettepanekuid meetmeteks, mida ei olnud seni kaardistatud.

12 märts 2019	TLAK juhtkomisjoni koosolek
11 aprill 2019	Arengukava avaüritus
30 aprill 2019	Linnapiirkondade töörühm Tallinnas
16 mai 2019	Maapiirkondade töörühm Tallinnas
12 juuni 2019	Rahvusvaheliste ühenduste ja konkurentsivõime töörühm Tallinnas
17-18 juuni 2019	Sillamäel ja Vändras kaasamisseminarid
05 juuli 2019	ITFiga kogupäevane kohtumine Tallinnas

1 Kaasatavate nimekiri on lisatud arengukava koostamise ettepanekule. https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/11c57113-30ee-484d-bd60-6ec2148c6505

09 august 2019	Krootusel kaasamisseminar
09 august 2019	Paide arvamusfestivalil teemaga „Kuidas vähendada transpordi CO2 80% 2050 a.“
16 september 2019	MKM Tamme saalis kohtumine teemal *„Kui me oleksime valitsus“*
24 september 2019	„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021+“ *Juhtkomisjoni kohtumine*
03 oktoober 2019	Investeerimisseminar Tartus *„Kui me oleksime valitsus“*
15 oktoober 2019	ITF töörühm indikaatorite tuvastamiseks
07 november 2019	Planeerimiskonverents Tartus
10 detsember 2019	Meretranspordipoliitika kaasamisüritus „Eesti merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline“
9 jaanuar 2020	Meretranspordipoliitika kaasamisüritus „Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud“
28 jaanuar 2020	Noorteühenduste kaasamine Tallinnas
28 jaanuar 2020	Meretranspordipoliitika kaasamisüritus “Eesti merendusharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel. Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi”
18-19 veebruar 2020	ITFiga kahepäevane tagasisideseminar
25 veebruar 2020	Meretranspordipoliitika kaasamisüritus „Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut“
9 märts 2020	KSH avalik arutelu Tallinnas

Arengukava sisuosa on kokku pandud eelnevalt välja toodud kaasamisüritustel kogutud sisendi, ITF/OECD uuringu eksperthinnangute ja mudeldamistulemuste ning MKM parima ekspertteadmiste põhjal. Puhtandis võetakse täiendavalt arvesse tavapärasele kooskõlastamise ja avalikustamise protseduuridele veel KSH aruande tulemusi ning soovitusi.

Lisa 3. Transpordi tulemusvaldkonna hetkeolukorra analüüs

Üldistatud olukorra analüüsi põhilised järeldused Transpordi arengukava 2014-2020 ja struktuurivahendite rakenduskava täitmise osas on järgmised[2]:

- TEN-T (üleeuroopaline transpordivõrgustik) võrgustiku teede seisukord on tänu viimastel aastatel tehtud suurtele investeeringutele taristusse väga hea. 2019. aastal moodustasid halvas seisus TEN-T võrgustikku kuuluvad teed vaid 0,7% kogu riigiteede võrgust, mis on 10,3% võrra parem, kui 2018. aasta eesmärgiks seatud 11%. 2027. aasta lõpuks võib halvas seisus teede osakaal taas veidi tõusta, kuna paljud investeeringud on tehtud *ca* 10 aastat tagasi, kuid prognoositavalt jääb see alla 11%. Kuigi TEN-T teede seisukord on väga hea, siis ei täida Eesti veel TEN-T määruse[3] nõudeid teede osas. Sealhulgas tuleb pingutada, et täita 2030. aastaks seatud põhivõrgu väljaehitamise kohtustust (ökoduktid, mahasõidud, eritasandilised ristmikud jne).
- Rongikasutajate arv on iga-aastaselt kasvanud. 2019. aastal ületas reisijate arv 8,3 miljoni piiri. Eesmärk, 8,8 miljonit rongireisijat 2020. aastal, oleks olnud ilma COVID-19 kriisita täidetav.
- Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on jätkuvalt probleemne. Kuigi alates 2018. aastast on enamikel maakonnaliinidel bussisõit reisijatele tasuta ning Tallinnas kehtib tasuta sõit elanikele juba varasemast, ei ole saavutatud ühistranspordi kasutatavuse fundamentaalset tõusu ja eelistamist[4]. Tööl käimiseks kasutas 2019. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 38,8% inimestest ning osakaal on langev. Suure tõenäosusega 2023. aasta transpordi programmi eesmärki[5] ei täideta, kui vahepeal ei eelisarendata olulisel määral ühistransporti ja kergliiklust.
- 2019. aasta kaubaveo mahud on sarnasel tasemel võrreldes eelnevate aastatega (50 miljonit tonni). 2020. aasta sihttasemeni (86 miljonit tonni) jõuda ei ole ida-lääne suunalise kaubavoo taastumiseta hetkel realistlik.
- 2019. aasta kaubaveo mahud on sarnasel tasemel võrreldes eelnevate aastatega (50 miljonit tonni). 2020. aasta sihttasemeni (86 miljonit tonni) jõuda ei ole ida-lääne suunalise kaubavoo taastumiseta hetkel realistlik. Eesti sadamates käideldi 2019. aastal 37,6 miljonit tonni kaupa ehk 1,8 miljonit tonni enam kui aasta varem. Merekonteinerite vedu oli sarnane eelneva aastaga: veeti 242 060 TEU-d. Konteinereid veeti Eestist välja üle 120 855 TEU ja võeti vastu 121 205 TEU-d.
- Eesti sadamate alamklastris töötab hinnanguliselt 2500 inimest ning Eesti laevaomanikud kontrollivad 0,02% maailma laevastikust. 1. juulil 2020. a jõustusid seadusmuudatused, millega loodi soodsamad tingimused (tonnaažimaksu süsteem, meremeeste maksusoodustused) laevapereta prahitud laevade Eesti registrisse registreerimiseks ja Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Paketi oodatavaks tulemuseks on Eesti laevastiku arvu suurenemine, mis aitab kaasa Eesti majanduse kasvule, laiendada ekspordi sihtriikide ringi ja kaldasektori tekkele. Eesti meremeestel tekib Eesti lipu all sõitva laevastiku suurenemisel täiendav võimalus asuda tööle Eesti lipu all sõitvatel laevadel ja pääseda Eesti sotsiaalkindlustussüsteemile.
- Väikesaartega laevaühenduse parendamise projekti käigus ehitati aastatel 2010–2017 viis laeva. Suures osas on välja ehitatud väikesadamate võrgustik.
- Eestil on toimiv ja arenev väikelaevaehituse sektor. Eksport moodustas 2018. aasta laevaehituse müügitulust rekordilised 83% ehk Eesti laevatoodangut eksporditi enam kui 47 miljoni euro väärtuses.

[2] Allikaks on tulemusvaldkonna aruanne. Detailsed aruanded on kättesaadavad MKM veebis.
[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:02013R1315-20190306&from=EN
[4] Kuigi Tallinnas ja enamikes maakondades on bussisõit tasuta, siis olenemata sellest, et ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjumaa piirkonnas, on Harjumaal bussiõit tasuline. Samuti on see tasuline nt harjumaalastele, kes pole Tallinna elanikud.
[5] Transpordi programm 2020-2023

Peamised väljakutsed

- Suurimad väljakutsed ühistranspordis on jätkuvalt seotud hajaasustusega ning äärealade teeninduskvaliteedi tagamise ja tõstmisega kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu loomise abil. Sealhulgas tuleb läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti seal, kus mõistlik. Tiheasustusaladel on suurim väljakutse isiklike sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine, pendelrändes kvaliteetse, regionaalselt integreeritud ühistransporditeenuse pakkumise teel.
- Probleem on ka ühistranspordipeatuste ligipääsetavusega. Koostöös Sotsiaalministeeriumiga on hinnatud 767 erinevat ühistranspordipeatust, ülekäigu- ja invaparkimiskohta. Hindamise tulemusel saab öelda, et ligipääsetavuse tase on piirkondade ja erinevat tüüpi objektide lõikes ebaühtlane. Erinevate kasutajate (sh nt laste, lapsevankriga liikujate, erivajadusega inimeste ja eakate) tervikteekonnast lähtuvate vajadustega ei ole alati arvestatud[6].
- Raudtee taristu probleemkohaks teatud suundades on läbilaskevõime, mis takistab omakorda kiiruste tõstmist. Läbilaskevõime tagamine on võtmeküsimuseks liikluse tihenemisel. Osa raudteeliine on pigem alakasutatud ehk nende kasutamist tuleb muuta atraktiivsemaks ka kaubavedudeks ning investeeringute teostamisel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel[7] vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne).
- Jalgrattaga tööl käijate osakaal on endiselt madal ehk vaid ligi 2,5% ning tegelik potentsiaal on realiseerimata (nt rattakasutuse ja rongi ühendusvõimaluste realiseerimise osas). Näiteks Soome ja Taani on tuntud väga populaarse rattakasutuse poolest (Helsingis kasutab ratast 10% tööl käijatest). Eesti suurimates linnakeskustes on ohutut rattakasutust võimaldav rattateede ja parkimisvõimaluste võrgustik lünklik. Suuremate teetaristu projektide puhul tuleb võimalusel luua seosed olemasolevate rattateedega või nende puudumise korral luua rattateed eraldiseisvalt. Seda soovitab ka ametlikult Euroopa Komisjon[8], mh lähtuvalt COVID-19 kontekstist, kus ohutum liikumisvõimalus peaks just aktiivne liikuvus. Selle soodustamiseks võiksid linnapiirkonnad kaaluda kõnniteede laiendamist ja näha teedel ette suurem ala aktiivse liikuvuse võimalustele, vähendades ohutuskaalutlustel samas sõidukite kiiruspiiranguid suurema aktiivse liikuvusega piirkondades.
- Viimastel aastatel on läbisõidu kasv maanteedel olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014-2017 kasvas läbisõit kokku 14%. See tähendab, et Transpordi Arengukavaga 2014-2020 perioodi lõpuks prognoositud kasv on tänaseks ületatud.
- Ligikaudu 50% Eesti meremeestest töötab välislippude all sõitvatel laevadel ning Eesti laevandusettevõtete käekäik ei mõjuta nende meremeeste olukorda. Jätkusuutliku järelkasvu tagamiseks tuleb tugevdada Eesti konkurentsieeliseid ja luua positiivset kuvandit merendussektorist.
- Kuigi viimased kolmkümmend aastat on olnud ülekaalus keskmised ja pehmed talved, on vajadus jäämurdeteenuse järele püsiv (jääkatte ulatus sõltub valdavatest tuultest ja on seetõttu muutlik). Riik peab tagama piisava jäämurdevõimekuse stabiilse majandustegevuse jätkumiseks ka talveperioodil, kui meri jäätub.
- Enamik Eesti sadamatest on avatud või poolavatud veelade/akvatooriumidega. Arvestades kliimamuutustega, amortiseeruvad sadamarajatised kiiremini. Kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks tuleb leida võimalus sadamate kaitserajatiste väljaarendamiseks ja selle otstarbeliste projektide rahastamiseks.
- Keskkonnaalased valdkondlikud probleemid, millega tuleb meretranspordis arvestada hõlmavad järgnevat: õhusaaste laevadelt, reovesi laevadelt, naftareostus, laevakerede kattumisvastased värvid, ballastvee ja laevakerega seotud võõrliikide sissetoomine,

[6] Vt Transpordi ja Tehiskeskkonna ligipääsetavuse analüüsi tulemusi.
[7] Lähtuvalt eelneva analüüsi tulemustest, et vältida potentsiaalset autostumist toetavat mõju.
[8] Euroopa Komisjoni 13.05.2020 suunised transporditeenuste ja -ühenduse järkjärguliseks taastamiseks – COVID-19. (2020/C 169/02)

laevadelt pärinev prügi, laevade põhjustatud müra (sh veealune), laevade põhjustatud lainetuse mõju rannikule, mõju elupaikadele ja liikidele.
- Tuletorne tuleb renoveerida, et täita nende rolli navigatsioonimärgina kui ka merekultuuripärandi tutvustajana.

Tabel 1. Transpordi tulemusvaldkonna hetkeolukorra indikaatorite täitmine

Indikaator	Tegelik 2017	Tegelik 2018	Tegelik 2019	Sihttase 2020
Liiklusõnnetustes hukkunute arv kolme aasta keskmisena *Allikas: Maanteeamet*	60	62	55,6	≤ 50
Ettevõtte juhtide hinnang Eesti transpordisüsteemile, rahuloluindeks *Allikas: World Economic Forum, Global Competitiveness Index*[1]	4,9	55,76[9] (sihttase 2018 4,6)	55,7	56[10]
Ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käijate hulgas, % *Allikas: Eesti tööjõuuuring*	20	20,7	20,6	25
Maanteeliikluse keskmine kasv/SKP kasv, kolme aasta keskmisena, % *Allikas: Maanteeamet; Statistikaamet*	14/17	14/25,7	-	<11/22
KHG heitkogused (kt CO_2-ekvivalenti)[9] *Allikas: Keskkonnaministeerium*	2 427,47	2 427,67	-	≤ 2 405

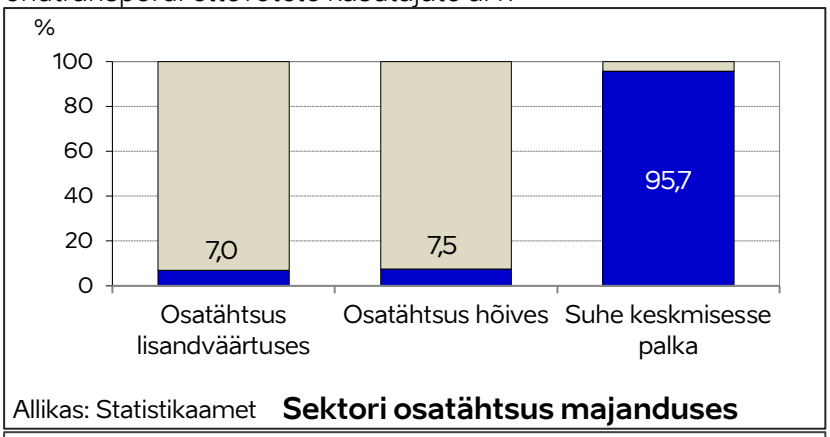
Transpordi majandusülevaade

Eesti transpordisüsteemi osad on raudtee-, maantee-, mere-, sisevee- ja õhutransport, elektritransport linnades ning torutransport. Veonduse ja laonduse tegevusalal on hõivatud 7,5% kõigist hõivatutest ehk umbes 50 000 inimest. Transporditeenused annavad suure panuse eksporditulu laekumisse ja tasakaalustavad Eesti väliskaubandusbilanssi. Mitmed transpordisektori sisendid (kulutused sõidukite ostmisele, hooldamisele ja kütusele) on üsna mahukad importtooted. Lisaks panustab transpordisektor oluliselt kasvuhoonegaaside tootmisesse. Arvestades Euroopa Liidu seatud kliimaeesmärke vähendada 2035. aastaks transpordisektori kasvuhoonegaase 23–38% võrreldes 2018. aastaga, tuleb sektori edasisel arendamisel pöörata rohkem tähelepanu energiatõhususe suurendamisele.
Veonduse ja laonduse tegevusalal tegutseb umbes 5700 ettevõtet. Maismaa reisijateveos on suurima veomahuga Tallinnas bussi-, trammi- ja trolliliiklusteenust osutav Tallinna Linnatranspordi AS. Riigisisest reisijate vedu raudteel korraldab AS Eesti Liinirongid (Elron), kaupa veab raudteel peamiselt AS Operail. Kaubavedudel on juhtivad logistikafirmad AS Schenker, DSV Estonia AS ja DHL Express Estonia AS. Kogu transpordisektori suurim ettevõte on AS Tallink Grupp, mis tegeleb reisijate ja kauba merevedudega. Olulisim sadamateenuste pakkuja on AS Tallinna Sadam, mis haldab viit sadamat: Vanasadam (sh Vanasadama jahisadam), Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Paljassaare sadam ja Saaremaa sadam. Õhutranspordi valdkonna suurim ettevõtja on rahvusvahelise reisijate- ja kaubaveoga tegelev AS Nordic Aviation Group. Suurim ettevõte posti- ja kulleriteenistuses on AS Eesti Post (Omniva).

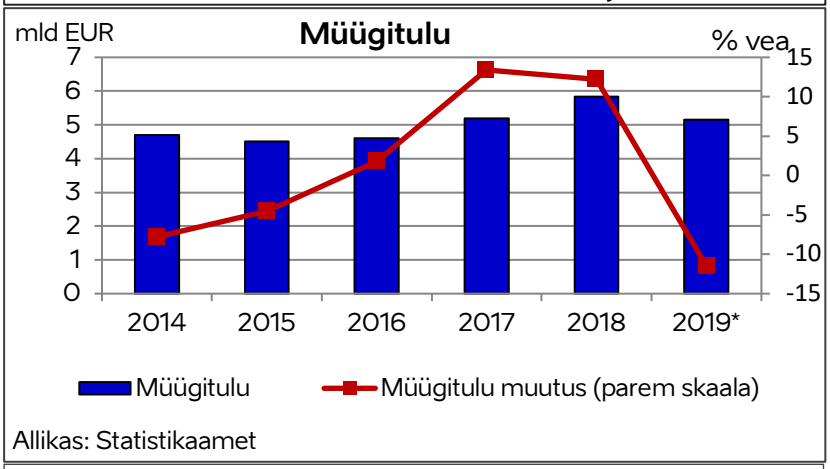
[9] 2018. aastast alates mõõdiku metoodika muutus ja pole enam võrreldav varasemate aastatega. Indeks ei peegelda piisavalt hästi Eesti transpordi taristu ja teenuste olukorda. Programmis kavatseme kasutada EKI taristu konkurentsivõime indeksit.
[10] Transpordi programmis määratud sihttase 2023. aastaks

Kuigi 2018. aastal näitasid Eesti ettevõtete veomahud (tonnides) üle mitme aasta tõusu, siis 2019. aastal oli langus võrdlemisi suur – 10%. Suurim, 23%line veomahtude langus oli raudteel. Ka veosekäive (tonnkilomeetrites) langes 2019. aastal 12,5%. Kui sõitjate arv 2019. aastal eelmise aastaga võrreldes 6% võrra kasvas, siis sõitjakäive (sõitjakilomeetrid) langes 0,2%. Ühistranspordi kasutajate koguarv suurenes 6,3%. Kasvas ka raudtee-, mere- ja maismaatranspordi kasutajate arv (vastavalt 7,9%, 1% ja 6,7%). Suure languse (–41%) tegi vaid Eesti õhutranspordi ettevõtete kasutajate arv.

Kuigi 2018. aastal näitasid Eesti ettevõtete veomahud üle mitme aasta tõusu, siis 2019. aastal oli langus võrdlemisi suur – 10%.

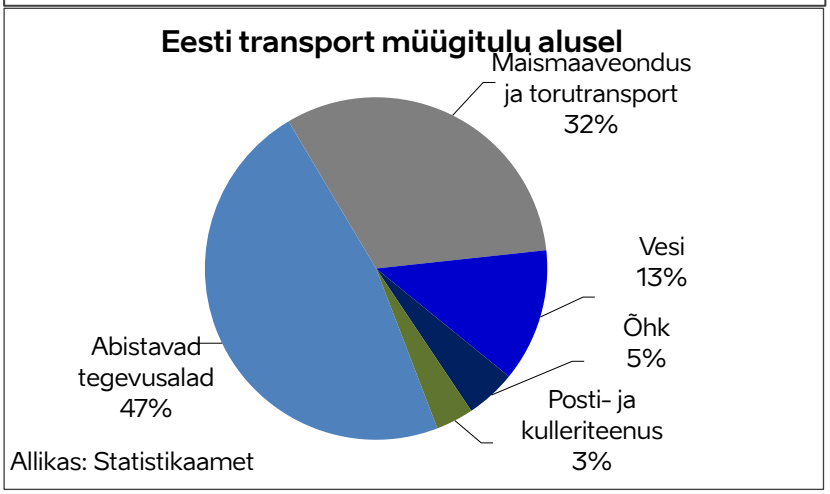


Allikas: Statistikaamet **Sektori osatähtsus majanduses**



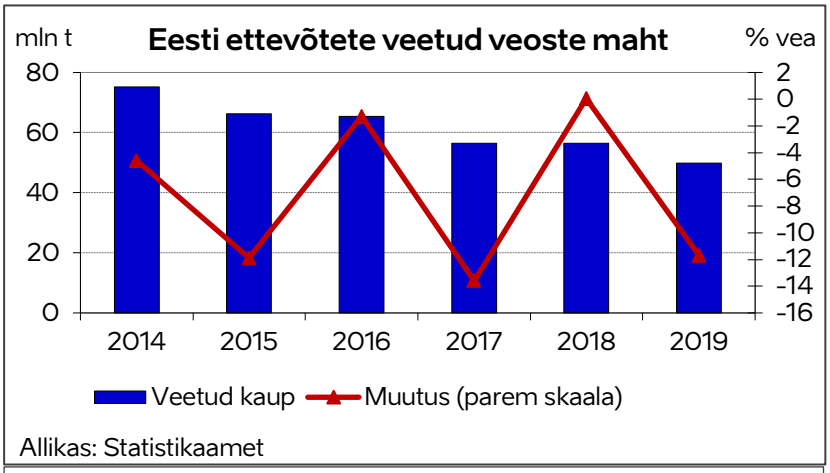
Allikas: Statistikaamet

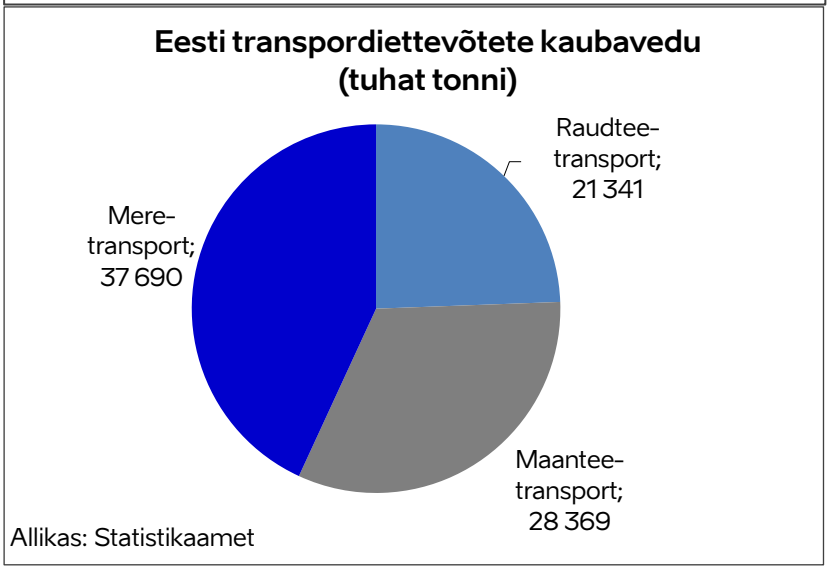
Kogu kauba veomaht langes 2019. aastal 10%, 49,8 mln tonnini.



Allikas: Statistikaamet

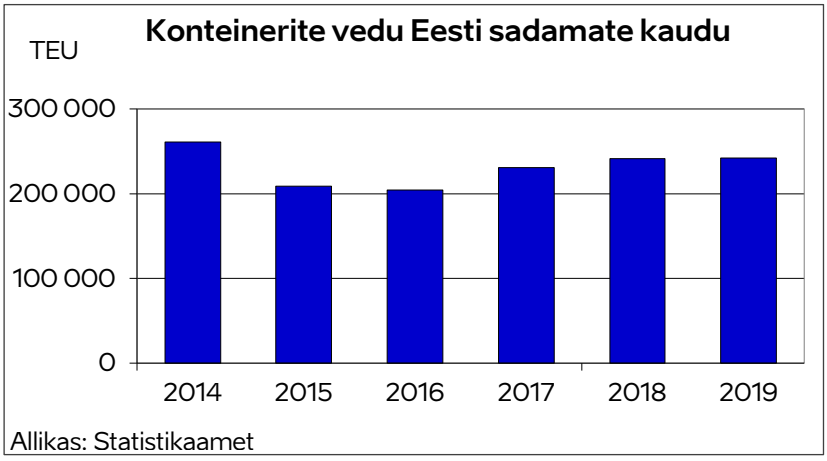
Kogu kauba veomaht langes 2019. aastal 10%, 49,8 mln tonnini. Enim vähenes põlevkivi kaubamaht, suurenes kemikaalide, keemiatoodete ja keemiliste kiudude, kummi- ja plasttoodete ning puidu- ja paberitoodete maht.





Konteinerites veetud kaupade kogus langes 1,5% 1,97 mln tonnini.

Konteinervedude maht sadamates suurenes 2019. aastal 242 060 TEUni ehk 0,4%. Konteinerites veetud kaupade kogus langes 1,5% 1,97 mln tonnini.

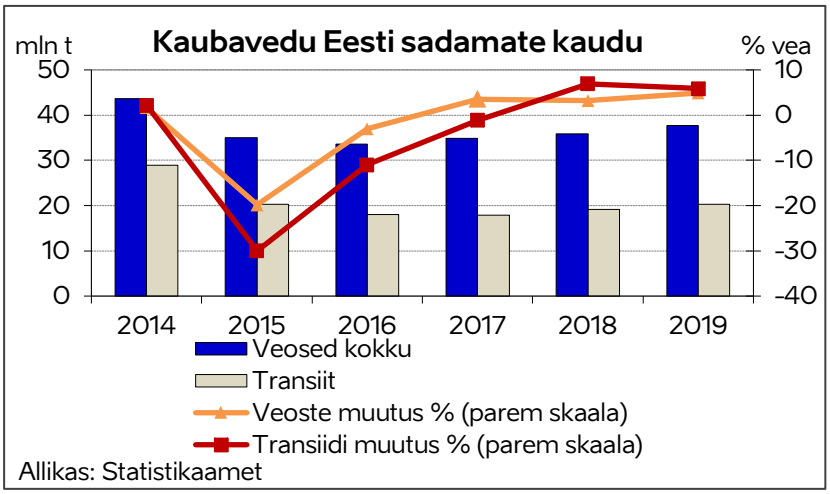


Eesti sadamaid läbis 2019. aastal 37,7 mln tonni kaupa, mis oli 4,9% enam kui varasemal aastal. Välissadamatest saabus Eestisse kaupa 6% rohkem, s.o 6,6 mln tonni, meie sadamatest lähetati välismaale 10,7 mln tonni kaupa, mis oli 1,4% 2018. aasta mahtudest enam. Kauba laevalt maha laadimine ehk lossimine

Eesti sadamaid läbis 2019. aastal 37,7 mln tonni kaupa, mis oli 4,9% enam kui varasemal aastal.

moodustas sadamate kaubamahust 2019. aastal 12,3 mln tonni ning kauba laevale laadimine ehk lastimine 25,3 mln tonni. Võrreldes eelneva aastaga kasvas lossimine 7,7% ja lastimine 3,1%.

2019. aastal lossiti Eesti sadamates enim rafineeritud naftatooteid. Kõige enam lastiti samuti rafineeritud naftatooteid ning kemikaale, kummi- ja plasttooteid. Sadamad teenindasid 2019. aastal ca 62% ulatuses meritsi lähetatavaid ning ülejäänu osas meritsi saabuvaid kaubavooge.



Allikas: Statistikaamet

Kõige enam lossiti ja lastiti Eesti sadamates rafineeritud naftatooteid.

Meritsi reisijate arvud muutusid 2018. aastaga võrreldes minimaalselt. Eesti mereveoettevõtjad vedasid 2019. aastal pea 1% enam sõitjaid kui aasta varem, s.o 9,5 mln reisijat. Eesti sadamatest välismaale reisijate arv langes vähesel määral (0,14%), jäädes 5,1 mln reisija juurde. Meile saabus 5,7 mln reisijat ehk 0,7% enam kui aasta varem. Suurema kasvu (3,6%) tegi Eestit külastanud kruiisituristide arv, ulatudes 676 384 inimeseni. Samuti kasvas riigisisestel liinidel Eesti meretranspordiettevõtete reisijate arv 4,2% 2,59 miljonini, rahvusvaheliste liinide reisijate arv kahanes 0,6% 6,9 miljonini. Meretranspordiettevõtete sõitjakäive langes 1,3 mld sõitjakilomeetrini, mis oli 1,8% vähem kui eelmisel aastal.

Enim kasvas riigisisestel liinidel Eesti meretranspordiettevõtete reisijate arv – seda 4,2% võrra, ulatudes 2,59 miljonini.

Raudteekaubaveo üldine langus on põhjustatud 2014. aastal Euroopa Liidu poolt Venemaa suhtes kehtestatud sanktsioonidest. Olulist mõju avaldab ka see, et Venemaa kasutab kauba saatmiseks välisriikidesse raudtee asemel üha rohkem oma sadamaid. Kaubavedu Eesti raudteedel kahanes 2019. aastal 27,8 mln tonnilt 21,3 mln tonnini ehk 23%.

Kuigi ka riigisisese avaliku raudtee kaubaveo maht 2019. aastal langes (–2,5%), siis oli raudteekaubavedude üldise suure languse põhjuseks põlevkiviveo vähenemine riigisisestel mitteavalikel raudteedel, kus mahud vähenesid eelneva aastaga võrreldes 6 mln tonni võrra ehk 43%.

Raudtee rahvusvaheliste vedude maht on viimasel paaril aastal järjepidevalt kasvanud, olles 2019. aastal 3,2% kõrgem (11,1 mln tonni) kui aasta varem. Raudteel veetavate transiitkaupade maht kasvas ka 2019. aastal, 9,4 mln tonnini, mis oli 3% enam kui aasta varem. Import moodustas 2019. aastal 1,45 mln tonni ehk 7,2%

enam ning eksport 0,26 mln tonni ehk 9,4% vähem kui 2018. aastal.

Kuigi ka riigisisese avaliku raudtee kaubaveo maht 2019. aastal langes (–2,5%), siis oli raudteekaubavedude üldise suure languse põhjuseks põlevkiviveo vähenemine riigisisestel mitteavalikel raudteedel.

Riigisisestel raudteevedudel veeti enim põlevkivi, kuid võrreldes 2018. aastaga langesid need 46% 7,6 mln tonnini. Peamised transiitkaubad olid kemikaalid, keemiatooted ja keemilised kiud, kummi- ja plasttooted. Kaubavedu avalikul raudteel kahanes 2,6% 13,2 mln tonnini. Transiitkauba vedu moodustas 2019. aastal kogu kaubast 44%. Raudteetranspordi veosekäive kasvas 2019. aastal 16,7% 2,16 mld tonnkilomeetrini. Raudteel veetavate kaupade maht oli 21,3 mln tonni, olles 23,3% madalam kui 2018. aastal ning moodustades vaid 32% maksimumtasemest (66 mln tonni) 2007. aastal.

Sõitjatevedu raudteel on alates 2014. aastast, kui olid valminud suuremad rekonstrueerimistööd ning soetatud uued rongid, püsivalt kasvanud. 2019. aastal oli kasv varasema aastaga võrreldes 7,9% ehk kokku pea 8,4 mln reisijat. Ka rahvusvaheline reisijatevedu kasvas 112 000 sõitjani, mis oli 4,6% enam kui aasta varem. Raudteetranspordi sõitjakäive langes 6% võrra 391,7 mln sõitjakilomeetrini.

Eesti õhutranspordiettevõtted vedasid 2019. aastal 0,6 mln sõitjat, mis oli 41% vähem kui aasta varem. Õhutranspordi ettevõtete sõitjakäive langes 18% 1,27 mld sõitjakilomeetrini. Suur vähenemine oli seotud Nordica kahjumlike liinide sulgemisega 2018. aasta lõpus ja 2019. aasta alguses. Nordica lennukipargi suurus jäi samaks, mis 2018. aastal – kokku 19 lennukit. Eesti suurimat lennujaama – Tallinna Lennujaama – kasutas 2019. aastal 3,3 mln inimest (kasv 8,8%), samuti veeti selle kaudu enamik õhutranspordiga veetavast kaubast.

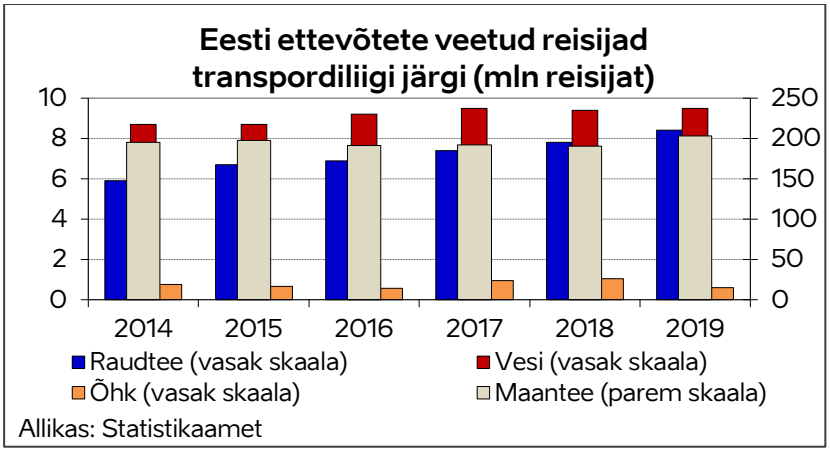
2019. aastal kasvas sõitjatevedu raudteel 7,9% ehk 8,4 mln reisijani.

2019. aastal vedasid maanteetranspordi ettevõtted 28,4 mln tonni kaupa, mis oli 0,4% vähem kui aasta varem. Rahvusvaheliste kaubavedude maht vähenes 5,3%, ulatudes 5 mln tonnini. Riigisiseste kaubavedude maht kasvas 0,7% 23,4 mln tonnini.

Maanteetranspordi sõitjatevedu kasvas 2019. aastal varasema aastaga võrreldes 6,7%, s.o 203,3 mln sõitjani, kellest 167,7 mln ehk 2,4% rohkem liikus linnaliinidel (sh trammi ja trolliga). 2019. aasta novembris valmis Tallinnas Reidi tee projekt, mis parandas Pirita suunas auto- ja kergliiklejate (sh jalgsi ja jalgrattaga) mugavust.

Maakonnaliinidel kasvas sõitjate arv 33,7% 35,6 mln reisijani. Suur kasv on tõenäoliselt tingitud maakondliku tasuta ühistranspordi käivitumisest paljudes omavalitsustes. Riigisisestel juhuvedudel oli 4,8 mln reisijat (kasv 44,6%). Riigisisestel kaugliinidel vähenes sõitjate arv 2,8%, ulatudes 3,9 mln reisijani, rahvusvahelistel liinidel oli sõitjaid 1,6 mln (kasv 14,4%). Maanteetranspordi sõitjakäive kasvas 10,8%, olles 3,24 mld sõitjakilomeetrit. Rahvusvahelistel vedudel kasvas sõitjakäive 13,2%, riigisisestel 9,6%.

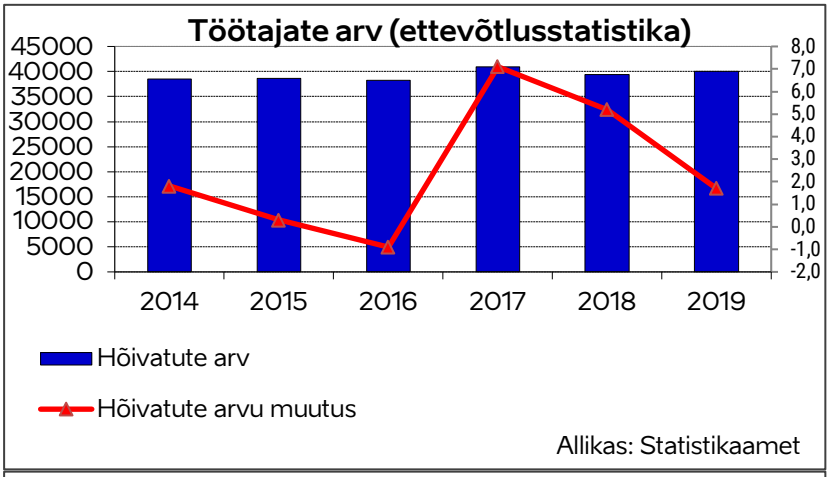
Eesti õhutranspordiette-võtted vedasid 2019. aastal 0,6 mln sõitjat, mis oli 41% vähem kui aasta varem. Suur vähenemine oli seotud Nordica kahjumlike liinide sulgemisega 2018. aasta lõpus ja 2019. aasta alguses.



Allikas: Statistikaamet

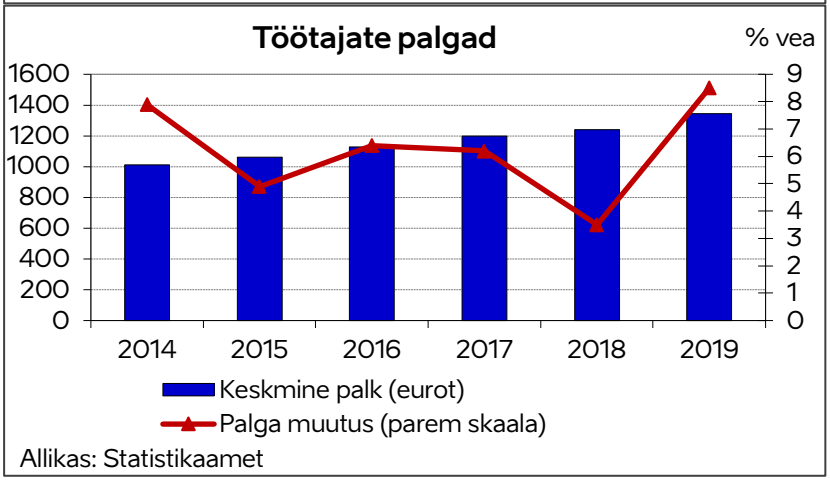
2019. aastal kasvas hõivatute arv veonduse ja laonduse ettevõtetes 1,7%. Sektori palgatõus oli Eesti keskmisest (7,4%) kõrgem ehk 8,5%, mistõttu mahajäämus Eesti keskmisest palgast vähenes.

Sektori palgatõus oli keskmisest kõrgem.

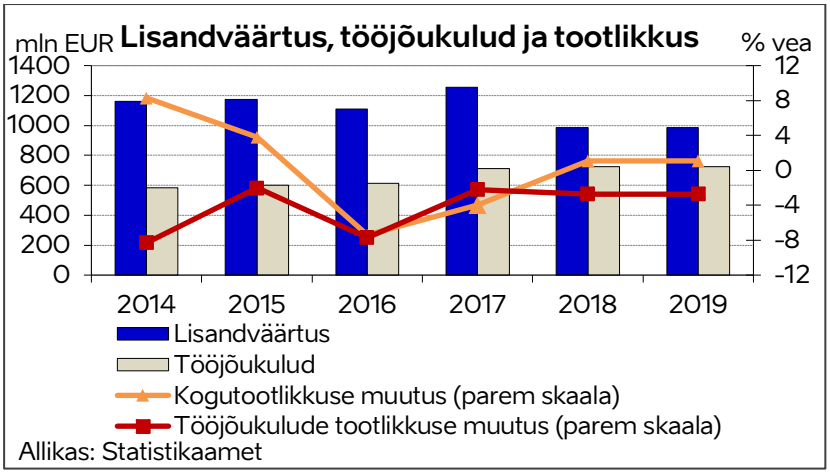


Allikas: Statistikaamet

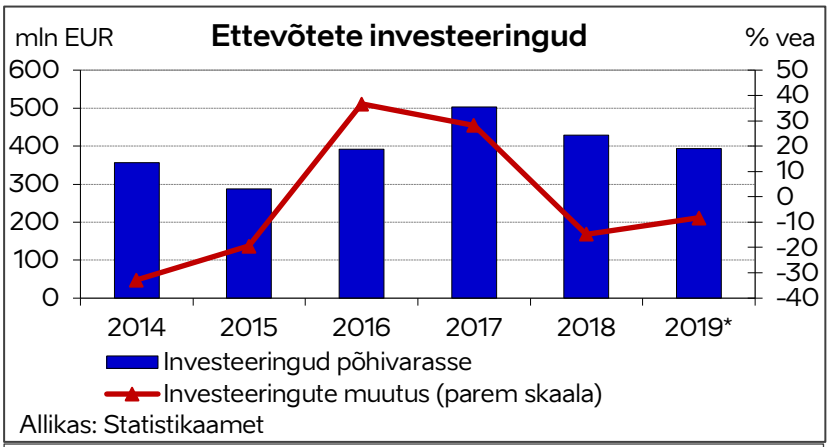
COVID-19 üleilmne pandeemia ja sellest põhjustatud liikumispiirangud mõjutavad oluliselt ka transpordisektorit ning 2020. aastal on suuri langusi oodata eelkõige reisijateveos.

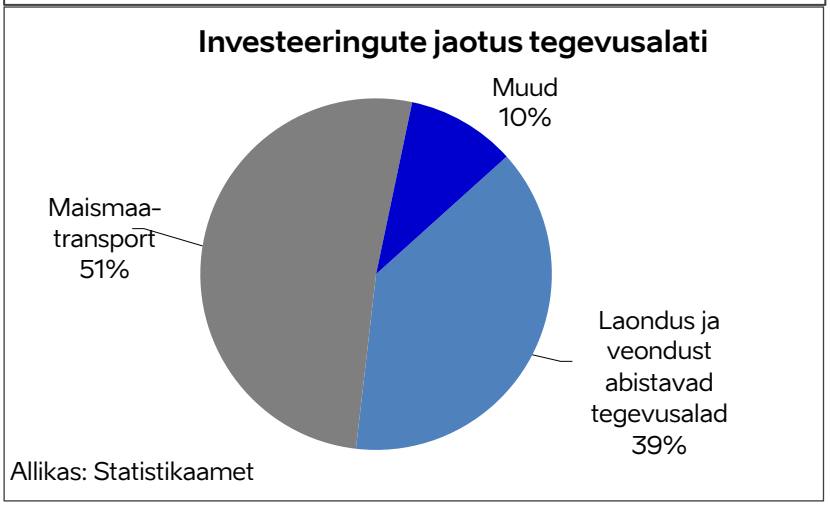


Allikas: Statistikaamet



Esialgsetel andmetel langesid 2019. aastal veonduse ja laonduse investeeringud 8,3%, kuid lõplik statistika võib näidata teistsugust pilti. Arvestada tuleb ka sellega, et raudtee-, muu maismaa-, vee- ja õhutranspordi valdkondade andmed on konfidentsiaalsed, mistõttu on kättesaadav info lünklik.





Seoses COVID-19 üleilmse pandeemia ja sellest põhjustatud eriolukorra, riigipiiride sulgemise ja riigisiseste liikumispiirangute kehtestamisega on 2020. aastal oodata suuremat

majanduslangust[11]. Majanduskriisidega kaasneb alati negatiivne mõju ka tööturule ning sel korral sai enim kannatada teenindussektor. Liikumispiirangud mõjutavad oluliselt ka transpordisektorit ning 2020. aastal on suuri langusi oodata eelkõige reisijateveos. Riigipiiride sulgemise tõttu kahaneb enim lennundus- ja merendussektori reisijatevedu. Seoses riigisiseste liikumispiirangutega avaldub pandeemia mõju mh ka riigisisesele transpordile (ühistransport).

2014-2020 transpordi arengukava liigiülesed mõõdikud ja nende täitmine

Kehtiva arengukava kõige kõrgema taseme mõõdik "**transpordisüsteemi kasutajate rahulolu**" mõõdab kasutajate poolt rahvusvaheliselt neljale transpordisüsteemi valdkonnale (teede kvaliteet, raudteede kvaliteet, sadamate kvaliteet, õhutranspordi kvaliteet) seitsme punkti skaalal antud hinnete keskmist. Vahetasemega on kehtiva arengukava sihttase juba saavutatud ning rahulolu on ajas kasvanud.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Rahuolu indeks	4,47	4,875	N/A	55,7	56

Allikas: World Economic Forum, Global Competitiveness Index[12]

Transpordi liikide üleselt on **transpordisektori energiakulu** (teradžauli)[13] kasvanud.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2016	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
Transpordisektori energiakulu (TJ)	33 141	33 974	puudub	33 000	34825[14]	33 000

Allikas: 2013-2017 tulemused (Eurostat)

On oluline tähele panna, et aastaks 2020 ei ole reaalne transpordisektori energiatarbimist võrreldes 2013. aastaga vähendada, küll on aga võimalik kasvutrendi aeglustada ning luua baas, millelt pöörata energiatarbimine langusesse 2020-ndatel. Küll aga on osaliselt eesmärke aidanud saavutada kütuseaktsiisi tõstmine, mis on suunanud osa tegelikult Eesti transpordis kasutatavast kütusest Läti bilanssi.

Rahvusvaheliste reisijate arvu[15] mõõdik näitab, et arengukava eesmärke selles valdkonnas saavutati edukalt.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2016	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Rahvusvaheliste reisijate arv (miljonit)	12,55	14,36	14	15,60	16,17	15,1

Allikas: Statistikaamet[16]

[11] Vastavalt Eesti Panga prognoosidele väheneb majanduse maht mullusega võrreldes 10%, kui viiruse levik taltub ega kehtestata taas piiranguid. Allikas: https://www.eestipank.ee/press/prognoos-esmaselt-kriisiabilt-tuleb-liikuda-pikaajalisema-plaani-juurde-10062020

[12] http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

[13] Mõõdik näitab seda, et vähem energiat kulutavate liikumisviiside osakaalu suurenemisega on transpordisektori energiakulu jäänud samaks, samal ajal kui liikuvus on suurenenud.

[14] Konverteeritud TOE TJ.

[15] Reisijate arvu kui mõõdiku puhul on vaja arvestada, et selle saavutamine sõltub eri arengukavade eesmärkide täitmisest. Eelkõige turismi arengukavaga tegevustega tekitatakse nõudlus Eesti kui sihtkoha järele, transpordi arengukava tegevuste eesmärk on tagada transpordisüsteemi võimekus seda nõudlust teenindada.

[16] 2017 andmed. Sadamad 10,75; Lennujaamad 3,26; Buss 2,16.

Rahvusvaheliste reisijate arvu 2020.a sihttase oleks tavaolukorras kättesaadav ja teostatav (s.h. Tallinna sadama reisijate arv on kasvav ja lennujaama sihtkohtade arv suurenemas).

Kaubaveo maht[17] on vähenenud seoses geopoliitilise olukorra ja rahvusvaheliselt keeruliste suhetega, mida on hakatud transiidikomisjoniga parandama.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2016	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Kaubaveo maht (miljonit tonni)	72	50,2	79	56,4	50,58	86

Allikas: Statistikaamet, tabel TS121

Transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste mõõdik[18] – kestlik transport ja keskkonnamõjude vähendamine – on eriti aktuaalne maanteetranspordi kontekstis, sest see põhjustab enamuse transpordisektori koguheitest.

Näitaja / Aasta	Algtase 2005	Vahetase 2011	Vahetase 2016	Sihttase 2017	Vahetase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
KHG heitkogused (mln tonni CO_2-ekvivalenti)[19]	2168	2269	2377	≤ 2379	2 443,15	2 404,70	≤ 2405

Allikas: KHG inventuur, KeM

2018. aasta CO2 heitkoguste hulk (raporteeritud 2020) on mõnevõrra väiksem võrreldes 2017. aastaga. Vastavalt EKUK prognoosidele on 2020 sihttase saavutatav (prognoos CO2 heitmeteks 2180 kt CO2e aastal 2020). Tulemust aitas saavutada nn biokomponendi segamiskohustus vedelkütustes ja vastava statistikaga kauplemine turul. Samas on EKUK prognoos, et pärast 2020. hakkab CO2e heitkogused jälle kasvama saavutades 2026. aastaks 2017. aasta taseme. Seega oleks siiski tarvis rakendada edaspidigi meetmeid, mis panustaksid transpordisektori heite vähenemisele, et saavutada EL-i Jagatud Kohustuse Määruses sätestatud sihttase 2030. aastaks (ca 1800 kt CO2e transpordi heide, vs EKUK prognoos 2395 kt CO2e samal aastal).

„Taastuvenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest" mõõdik on seotud eelkõige maanteetranspordi ja erasõidukitega, täpsemalt sellega, millist kütust sõidukipark tarbib.

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Vahetase 2016	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
Taastuvenergia osakaal	0,2%	0,5%	≥ 3,0%	3,3[20]%	≥ 10,0%

Võttes arvesse olemasolevaid meetmeid (biometaani tootmise toetamine, biometaani liinikilomeetri toetus ja biometaani tanklate rajamise toetust) ning biokomponendi segamise kohustust (3,1% osakaal kütustest), mis hakkas kehtima 2018.aasta 1. maist, on võimalik prognoosida, et 2020. aasta sihtase on saavutatav.

[17] Kaubaveo mahu kui mõõdiku juures on vaja arvestada, et selle eesmärgi täitmine ei sõltu ainult Transpordi arengukava tegevustest. Transpordi arengukava tegevuste eesmärk on eelkõige tagada transpordisüsteemi võimekus neid mahte teenindada. See ei sisalda sadamate kaubakäivet, vaid ainult auto ja raudtee vedusid.

[18] Eesmärgi saavutamisele aitavad kaasa ka liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamine ja ühistranspordi kasutuse soodustamine

[19] Eesmärk ei hõlma lennunduse CO2-heitkoguseid. Alg-, vahe- ja sihttaseme määramisel on lähtutud Eesti KHG heitkoguste inventuuri 1990-2010 aruandest (http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/6598.php); hetke tase on toodud vastavalt Eesti KHG heitkoguste inventuuri 1990-2011 aruandele (http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1197603/NIR_EST_1990-2011_15042013.pdf).

[20] Viimane info.

Kergliiklus[21]
Põhjamaad, eelkõige Soome ja Taani, on tuntud oma väga populaarse ja nutika rattakasutuse poolest. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks on linnades välja arendatud põhjamaade linnades eeskujulikud rattateede võrgustikud. **Jalgratta kasutamine on täna Helsingis üle 10% tööle sõitudest ning põhjanaabril on eesmärk kasvatada seda lähikümnendil kuni 20%-le.**

Eestis on vastav näitaja 1-2% ning tegelik potentsiaal on täielikult veel realiseerimata. Rattakasutusel on oluline mõju tervisele. Sotsiaalmajanduslikes[22] tasuvusarvutustes on rattakasutuse suurim mõju reeglina tervisemõju. Regulaarne rattakasutus elustiili osana parandab Maailma Terviseorganisatsiooni hinnangul tervist[23] ja lisab tervena elatud eluaastaid. Autokasutuse osaline asendamine rattakasutusega avaldab positiivset mõju ka neile, kes ise ratast ei kasuta: väheneb müra ja paraneb õhukvaliteet. Suurim mõju on rattakasutusel keskkonnale, tervisele ja õhusaastatusele just suurtes linnades.

Ratas on **hea ajalise konkurentsivõimega liikumisviis**, paljudel juhtudel isegi kiireim. Tipptundidel jäävad näiteks Tallinn kesklinna autoliikluse keskmised kiirused juba aastaid vahemikku 10 - 25 km/h. Tallinnas on ratturite kaardistuse põhjal keskmine rattakasutaja liikumise kiirus 16 km/h. Eesti on investeerinud kohalike omavalitsuste rattateede arendamiseks Euroopa Liidu vahendeid.
Astuda tuleb järgmine samm ning välja arendada rattateede võrgustikud ka suuremates linnades. Antud suunda toetab tugevalt ka Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood, kus säästva transpordi arendamine on prioriteet.
Tartu linn avas 8. juunil 2019 rattaringluse, mis koosneb 69 rattaringluse parklast ja 750 jalgrattast. Nendest 500 on elektrilised ja 250 on tavalised rattad. Rattaringlussüsteemi rajamist rahastati Euroopa Regionaalarengu Fondi linnapiirkondade meetmest (1,7 miljonit eurot, sh linna omaosalus 250 tuhat eurot), Euroopa Komisjoni rahastatavast projektist SmartEnCity (ligi 800 tuhat eurot, sh linna omaosalus 133 tuhat eurot) ning Tartu linna eelarvest.[24]

Kehtiva transpordi arengukava mõõdik „**jalgsi ja rattaga liikumise osakaal tööle käimisest**" näitab, et läbi kompaktse planeerimise ja säästvate liikumisviiside eelistamise saab kasvada inimeste osa, kes saavad tööle kõndida või rattaga sõita ja ka kasutavad seda võimalust. On tehtud eeldus, et tööle käimise viis kirjeldab ka üldisemalt liikumisviiside valikut.

Näitaja/ Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2016	Vahetase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal	20,2%	19,3%	18,9%	17,8%	18,1%	25%

Allikas: Statistikaamet

Trend ei ole paljulubav. Senini ei ole suudetud teha piisavaid edusamme, et pidurdada autostumist ning suunata rohkem inimesi säästvaid liikumisviise kasutama. MKM oli perioodil 2014-2020 fokusseerinud 2 suuremat säästva liikuvuse arendamise projekti Tallinnasse – kohta kus on rahvastiku tihedus ja seetõttu ka potentsiaal selle trendi edendamiseks suurim (efektiivseim). Riigi poolsete toetusmeetmetena on Tallinna linnale antud mõõdiku täitmiseks suunatud kaks projekti. „*Gonsiori tänava rekonstrueerimise*" projekti põhiline ehitusaeg jäi 2018 aastasse, 2019. aasta numbritesse selle projekti valmimine eriliselt panustanud ei ole.

[21] Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordiinvesteeringute mõjude hindamine (2017). Praxis. http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transpordiinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf
[22] Pyorailyn hyodyt ja kustannukset Helsingissa, Helsinki 2014, lk 5.
[23] Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling, Methods and user guide, 2014 update, WHO, lk 1, lk 6.
[24] https://tartu.ee/et/rattaringlus

Teine, veelgi suurema mõjuga projekt *„Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine"*, mis oli osa Tallinna peatänava projektist, oli kavandatud Tallinna Linnal ellu viia esialgselt aastatel 2016-2018. Täna, 2020.aastal on selle projekti ellu viimine Tallinna Linna poolt peatatud.
Programmperioodil 2021+ on MKM suurim väljakutse seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnades, sh Tallinnas.

Raudteed[25]
Raudteeinfrastruktuuri seisukord on rahuldav, lõiguti hea. Alljärgnev iseloomustab üldistavalt raudteeinfrastruktuuri seisukorda täna:

- Kiirus 120/80 km/h on võimalik ca 82% peateede pikkusest;
- Kasutusel olevatest reisijate ooteplatvormidest 100% renoveeritud;
- Kontaktvõrgu kogupikkusest on täielikult uuendatud ca 37%;
- Raudteeülesõidukohtadest ca 70% on heas korras, ülesõidukohtadest on signalisatsiooniga varustatud ca 76%;
- Teerajatistest (sillad, viaduktid, truubid) on üksnes ca 25% heas korras;
- Rongide liiklusjuhtimissüsteemid (edaspidi ka LJS) on amortiseerunud 89% ulatuses raudteede pikkusest.

Raudtee taristu probleemkohtadeks on ammendunud läbilaskevõime Balti jaamas ja Pääsküla-Keila raudteelõigul (mõlemal juhul üksnes tipptundidel). Ülejäänud raudteeliinid on pigem alakasutatud ning investeeringute teostamisel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). Kaubaveoprognoosid 2020-2022 perioodiks näitavad osade kaubagruppide lõikes stabiilsuse saavutamist, kuid ülejäänud kaubagrupid (nt naftasaadused, põlevkivi) jätkavad endiselt langustrendis, seevastu reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. AS-i Eesti Liinirongid andmetel kasvab EVR-i infrastruktuuril reisijatevedu keskmiselt ca 4% aastas. EVR hinnangul luuakse 2018-2022 perioodil suuremate investeerimisprojektide teostamisel (Tallinn-Balti jaama laiendamine, kiiruste tõstmine Tartu ja Narva suunal, reisijate liikumisviiside ühendamine jne) potentsiaal täiendavaks reisijatevedude kasvuks. Seejuures on vajalik rongipargi suurendamine.
Aastatel 2021-2024 on kõige olulisemateks projektideks liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel ning kontaktvõrgu rekonstrueerimise II etapp Tallinn-Aegviidu lõigul. Kaalumisel on raudtee edasine elektrifitseerimine või muu keskkonnasõbralikum alternatiiv. Kaalumist vajab pikas perspektiivis elektritoitesüsteemide vaheline ümberehituse vajadus 3 kV-lt 25 kV süsteemile.

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS raudteeinfrastruktuuril on kehvas seisus Lelle-Türi raudteelõik, kuhu on ettevõtja planeerinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi suuniste kohaselt aastatel 2019-2020 investeerida kokku 12,1 miljonit eurot. Rekonstrueerimistööd valmivad 2020.
Raudteeinfrastruktuuri seisukorra hindamisel tuleb eristada kahte kapitalimahukat osa, rööbastee ja sellega seonduvad rajatised (nt. elektritoitesüsteemid) ja rongide liiklusjuhtimissüsteemid. Kui esimene valdkond on aastate jooksul saanud mõnevõrra enam tähelepanu ja investeeringuid, siis liiklusjuhtimiseks kasutatavatesse seadmetesse ja tehnoloogiatesse on investeeritud vähe. Seetõttu on AS- i Eesti Raudtee (edaspidi ka EVR) infrastruktuuril valdavalt kasutusel vananenud ja tööjõumahukad liiklusjuhtimise tehnoloogiad, mis oluliselt pärsivad võimalusi tööjõu efektiivsuse tõstmiseks. Kuivõrd EVR-i infrastruktuur on tegelikke veomahte ja tuleviku nõudlust arvestades mõnevõrra üledimensioneeritud, on koos liiklusjuhtimissüsteemide ümberehitusega hädavajalik vähendada jaamateede ja pöörangute arvu, et tagada optimaalseim infrastruktuuri konfiguratsioon. See võimaldab omakorda tegevuskulude kokkuhoidu tulevikus.

[25] Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava 2018-2022

EVR arvestab enamasti raudteeinfrastruktuuri rajatiste (rööbastee, reisijate rajatised, liiklusjuhtimisseadmed) kasulikuks elueaks 20-30 aastat, erandina käsitletakse teerajatisi (sillad, viaduktid, truubid), mille kasulik eluiga on pikem (teatud juhtudel kuni 50 aastat).

Kehtiva arengukava mõõdiku rongireisijate arvu kohta on edulugu.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Rongireisijate arv (tuhandetes)	4 416	7 434	7 420	7 700	8 373	8 832

Allikas: Statistikaamet

Perioodil 2014-2018 on rekonstrueeritud üle 121 kilomeetri raudteed. Arvestades planeeritavaid lisaarendusi (Tapa-Narva lõiguti kiiruse tõstmine 135 km/h; Balti jaama laiendus; Tallinn-Paldiski liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine) võib olla 2020 sihttase saavutatav. Väga edukas on olnud ka „Raudteepeatuste ühendamise meede", mille käigus 31-st raudteepeatusest on juba 28 projekti 2019. aasta lõpuks juba valminud. Tööde käigus on raudteepeatustes rajatud ratta- ja autoparklaid, ligipääsuks kergliiklusteid ja valgustust koos infotabloodega. Samas on aina enam kasvu piiravaks teguriks kujunemas rongide suur täituvus (eriti tipptundidel). Kasvu jätkamiseks on vajalik soetada täiendavalt ronge.

Maanteed[26]

Eesti riigiteede pikkuseks seisuga 1.01.2020 on 16 609 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid. Riigiteedest on 1 609 km (9,7%) põhimaanteed, 2 405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 479 km (75,1%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 116 km (0,7%) rambid ja ühendusteed. Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2020.a oli 12 046 km, s.o 72,5% ja kruusateede pikkus 4 563 km e 27,5% riigiteede kogupikkusest. Riigiteedel on 1 010 silda kogupikkusega 25 909 m.

Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) Eesti riigimaanteedel oli 2019. aastal 1033 autot/ööpäevas (2018. aastal oli AKÖL 995 autot/ööpäevas, muutus +3,8%).

Tee liikide lõikes oli 2019. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus ja muutused võrreldes 2018. aastaga järgmised: põhimaanteede keskmine AKÖL 5602 autot/ööpäevas, muutus +3,8%, tugimaanteede keskmine AKÖL 1663 autot/ööpäevas, muutus +3,9%, kõrvalmaanteede keskmine AKÖL 321 autot/ööpäevas, muutus +3,5%.

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasasust [27] (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD-*Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatte roopa sügavust. Uuendusena alustati alates 2011. aastast teekatte tekstuuri (makro- ja megatekstuur) mõõtmist koos teekatte tasasuse mõõtmisega ja selleks on kasutusel uus täpsem laserseade. Alates 2014 aastast mõõdetakse teekatte roopa sügavust samuti uue laserseadmega, mis võimaldab mõõta kogu sõiduraja laiust ala.

Sõidukite teedel liiklemise mugavust näitab teekatte tasasus. Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul.

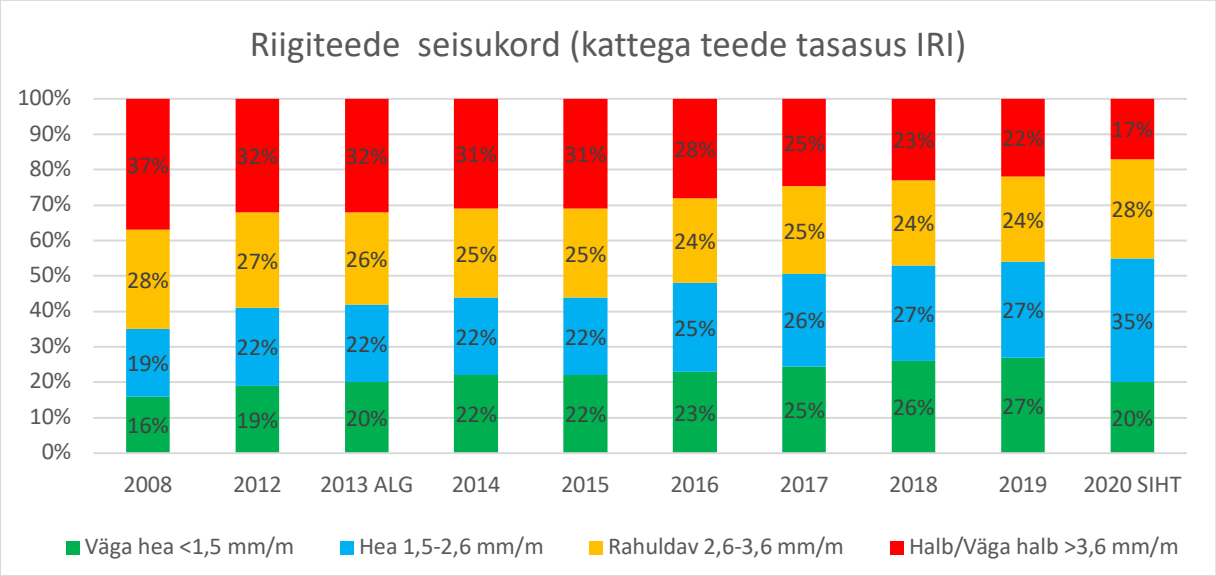
Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti [28] (enamus põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2019 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide

[26] Info allikast „Vabariigi Valitsuse korralduse „Riigiteede teehoiukava 2018–2022" eelnõu seletuskiri (22.06.18)"

[27] IRI (International Roughness Index) 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.

[28] Kattega teede taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattesse tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel paraneb teede sõidetavus. Taastusremonti saab teha juhul kui tee katend ei ole defektne ja kandevõime on piisav. Väikest kandevõime puudujääki (kuni 10%) saab kompenseerida ülekattega.

otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteede keskmise tasasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteede keskmine tasasuse (IRI) näitaja osas toimub paranemine kuid keskmise tasasuse väärtus on kõrvalmaanteedel siiski liialt kõrge. Teekasutaja jaoks tähendab kõrge IRI väärtus suuremat ebatasasust, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused suuremaid.
Transpordi arengukavas 2014-2020 on püstitatud eesmärk, et põhimaanteedel tee seisukorra taset hoida ning parandada ohutust ja liiklemise sujuvust. Tugi- ja kõrvalmaanteedel aga vähendada halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaalu. Joonisel 1 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2008-2019 võrrelduna 2020 aastaks püstitatud eesmärgiga.



Joonis 1 Teede seisukorra taseme muutus ja 2020 aastaks püstitatud eesmärk

Seisukorra paranemine on toimunud paari viimase aasta jooksul, mis on tingitud säilitusremondi raames väikese liiklusega väga ebatasastel teedel koos pindmaisega tehtavast profiiliparandusest, mis tõstab tuntavalt hinda, kuid annab ka arvestatavat efekti. Seda töömeetodit kasutatakse teedel, kus rekonstrueerimine ei ole tasuv töömeetod.
Vastavalt Transpordi arengukavale 2014-2020 on teehoiukava koostamisel lähtutud põhimõttest, et Eesti teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Väljakutseks on olemasoleva võrgu sõidumugavuse parandamine ja jätkuv teedevõrgu ohutumaks muutmine ettenähtud eelarvevahendite mahus. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.
Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine [29], ehitamine [30] ja teedevõrgu arendamine.
Välisõhu strateegilise mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava on järjepidevad strateegilise planeerimise dokumendid, mida peab AÕKS §66 lg 2 kohaselt läbi vaatama iga viie aasta järel. Kuna maanteedel on välisõhus strateegilise mürakaardi tingimuseks liiklussagedus, siis on vaja iga viie aasta järel uus välisõhu strateegiline mürakaart ja selle alusel uus müra vähendamise tegevuskava luua. Müra, strateegilise mürakaardi, tegevuskava ja teiste müraalaste uuringute kohta leiab täpsustavat informatsiooni Maanteeameti kodulehelt (https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk).

[29] Rekonstrueerimine – remondi liik, mille eesmärgiks on tee muldkeha, katendi või selle osa asendamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine sh ristmike ümberehitamine jne. Tee rekonstrueerimisel otsustab tee omanik liiklusohutuse parendamise vajaduse ja rakendatavad meetmed ning tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise ja remondi vajaduse.
[30] Ehitamine - eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee klassi muutmine, uus ristmik või lisarada.

Teedevõrgu säilitamise rahavajaduse suurus on saadud ASi Teede Tehnokeskus poolt 2011.aastal läbi viidud analüüsi alusel, kus leiti, et optimaalse teedevõrgu säilitamise (säilitusremont, taastusremont ja rekonstrueerimine) rahaline vajadus on 128 miljonit eurot aastas. Seni on teedevõrgu säilitusmeetmete koondmaht jäänud 10-20% alla soovitu, mida on vähesel määral kompenseerinud ehitusmeede.
Alates aastast 2023 kavandatakse säilitamist optimaalsel tasemel ning summa kasvab iga-aastaselt Euroopa keskpanga inflatsioonieesmärgi võrra. **Senise rahastuse juures on teedevõrgu remondivõlga suudetud hoida analüüsis tuvastatud tasemel ehk 840 miljoni euro juures**. Planeeritud säilitusmeetmete koondmahu juures kavandatakse alates 2023.aastast remondivõla mõningast vähenemist.
Kehtiva arengukava mõõdik „**teetranspordi läbisõidu kasv ei ole suurem kui pool SKP kasvust**" näitab seda, et kui üldiselt on transpordinõudluse kasv seotud majanduskasvuga, siis läbi liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamise ei ole see kasv suurem kui pool majanduskasvust.

Näitaja / Aasta	Algtase 2006-2011	Vahetase 2014-2018	Sihttase 2014-2020
SKP reaalkasv antud vahemikus	-1%	25,7% [31]	22%
Teetranspordi läbisõidu (põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteedel) kasv	-3%	14	<11%

Viimastel aastatel on läbisõidu kasv olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014-2017 kasvas see kokku 14%. St 2014-2020 aasta planeeritud kasv on juba tänaseks ületatud. Me ei näe põhjust arvata et liikluskoormus lähiaastatel oluliselt väheneks (pigem kasvab viimaste aastate rütmis) mistõttu on ebatõenäoline et ka 2020 aastaks jääb läbisõidu kasv alla 11%. Küll on võimalik prognoosida lähtuvalt põhjanaabrite kogemusest, et teetranspordi läbisõidu kasv võtab madalama tempo pärast 2020. aastat.
Riigimaanteede teekatte seisukorra (%) mõõdik kirjeldab erinevate seisukordade (kvaliteedi) osakaalu kattega riigimaanteedel.

Aasta / Seisukord	Teekatte seisukord (osakaal)*			
	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb
Algtase 2012	19%	22%	27%	32%
Vahetase 2017	25%	26%	25%	25%
Vahetase 2019	27,4%	27,1%	23,2%	22,3%
Prognoos 2020	25%	27%	23%	25%
Sihttase 2020	20%	35%	28%	17%

Allikas: Maanteeamet

Halvas seisus teede osakaal võib suureneda, kuna suured investeeringud on juba sellel perioodil tehtud ja väljakutseks jääb riigieelarvelistest vahenditest teehoiuga taset säilitada.
Eraldi välja tuues TEN-T võrgustiku teede seisukorda, siis viimastel aastatel tehtud suurtele investeeringutele taristusse on olukord väga hea. 2019 aastal moodustasid halvas seisus teed vaid 0,7% kogu teede võrgust. Euroopa liidu 2014-2020 finantsperioodi lõpuks (2023) võib halvas seisus TEN-T teede osakaal taas veidi tõusta, kuna paljud investeeringud on tehtud ca 10 aastat tagasi ning seetõttu võib kehvemas seisus teede osakaal taas tõusma hakata, kuid ilmselt jääb see siiski perioodi lõpus tugevalt alla 11%.

[31] SKP jooksevhindades (RAA0061): 2014a – 9 835 mln €; 2018a – 12 365 mln €; 2017a/2014a = 25,7%. Teetranspordi läbisõit (milj km): 2012 - 8780,6; 2013 - 9034,7; 2014 – 9471,6; 2015 – 9975,8; 2016 – 10387,3; 2017 – 10811,3; 2018 –11197,1 (5980); 2019 6212 https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/labisoit_2018.pdf; https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusloendus/2019/2_ll2019_aruanne.pdf. Uut kokku teetranspordi läbisõidu numbrit pole.

Liiklusohutuse üldine olukord maanteedel on alates 2009. aastast vähehaaval paranenud. Sellest ajast alates toimub aastas keskmiselt 1400 inimkannatanuga liiklusõnnetust ning ka hukkunute arv kõigub aasta aastalt 56 hukkunu piires kolme viimase aasta keskmisena.
Liikluskahjude vähenemise ehk ohutuse mõõdik mõõdab **hukkunute arvu kolme aasta keskmisena** Eesti teedel.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Hukkunute arv (kolme aasta keskmine)	89	62	≤ 65	62	55,6	≤ 50

Allikas: Maanteeamet
2020.a sihttaseme saavutamine on pigem ebatõenäoline. 2017. aasta lõpuga on küll vahetase saavutatud, kuid väike hukkunute arv oli pigem anomaalne. 2020 sihttaseme saavutamine ei ole tõenäoline. Ilmselt jääb tase viimase kolme aasta keskmisena 50-60 hukkunu vahele.
Kuigi paranemise ruumi maanteetranspordi rohelisemaks muutmisel on, näitab „**ökonoomsete sõidukite osakaal uute sõidukite soetamisel**" mõõdik positiivset trendi.

Klass	CO2	Arv 2017	Osakaal 2017	Algtase 2011	A,B,C osakaal 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
A	<90	670	3%	20%	54%	30%	54,2%	60% (sh A 10%)	50%
B	91-110	3712	14%						
C	111-130	9483	37%						
D	131-150	6598	26%					21,5%	
E	151-170	3488	14%					13,8%	
F	171-200	1464	6%					3,3%	
G	>201	292	1%					1,6%	

Allikas: Maanteeamet
Vahetase on saavutatud ning ka juba 2020. aasta sihttase. Seoses elektriautode turule tulekuga (hinna pariteet suhtes sisepõlemismootoritega sõidukitega on saavutatav 2020-2023) ning üldise survega keskkonnanõuete osas, paraneb eeldatavasti suhe A-C klassi autode osakaalu osas veelgi.
Samuti on **maanteetranspordist pärinev PM_{10}-heite** osas saavutatav 2020. aasta sihttase, kuna aastal 2016 oli juba 350 t ja hetkel näitab mõõdik vähenemistrendi.

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Sihttase 2017	Vahetase 2018[32]	Sihttase 2020
PM_{10}-osakeste heide (tonni)	576,9	630	400,81	560

Ka „**liiklusmürast mõjutatud inimeste arv**"[33] mõõdiku osas täidetakse kõigi eelduste kohaselt kehtiva TAK sihttaset kuna liiklusmürast mõjutatud inimeste arv näitab langustrendi ning sihttase on juba saavutatud.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018[34]	Sihttase 2020
Liiklusmürast mõjutatud inimeste arv	333 600	313 700	< 333 600	300 831	< 333 600

[32] Korrigeeritud 08.04.2020 EKUK
[33] Hinnanguline ja lähima sajani ümardatud inimeste arv, kes elavad ehitistes, mille auto- rongi- ja lennuliiklusest tuleneva müra päeva-õhtu-öömüraindikaatori Lden arvsuurused ületavad 55 dB. Hinnang antakse Tallinna ja Tartu linna ning suurema liiklussagedusega maanteelõikude kohta iga 5 aasta tagant. Maanteede ääres 331, Tartus 50 600, Tallinnas 249 900
[3434] Viimane info.

Merendus ja veeteed

Riigile kuuluval äriühingul AS Saarte Liinid on parvlaevasadamaid kaheksateist: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Roomassaare, Ringsu, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Abruka, Papissaare, Vikati, Naissaare, Laaksaare ja Piirissaare. Suuremates sadamates nimetatutest on tingimused ka kaubalaevade vastuvõtuks. Roomassaare sadam on Saaremaa suurim kaubasadam, kus on välja ehitatud kaid ka reisilaevadele, naftatankerile, kalalaevadele ja purjejahtidele. Ringsu sadam on võimeline teenindama laevu, mis tagavad saare elanikele ühenduse mandriga. Sadamaid haldab AS Saarte Liinid, kelle põhiülesandeks on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine, eelkõige liinilaevaühenduste pidamise võimaluste kindlustamine mandri ja asustatud saarte vahel. Enamus sadamatest asub seejuures rannikumeres ning madalad veeolud, liikuvad setted ja vahelduv ilmastik loovad iga sadama asukohale oma eripära ning tehnilised nõudmised. Ohutuse tagamise seisukohalt teevad muret kaitserajatiste nagu lainemurdjate või muulide ning kaldarampide osaline puudumine Rohuküla, Sviby, Ruhnu ja Vikati sadamates. Muus osas on sadamate hetkeolukord väga hea, välja arvatud lõpetamata tööd programmperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi projekti raames Rohuküla ja Heltermaa sadamates (rajamata on uute parvlaevade teised kaikohad).

Jäämurde teenus

Laevaliiklus peab kulgema sujuvalt, võimalikult efektiivselt ja stabiilselt aastaajast olenemata. Meteoroloogilistel tingimustel ja eeskätt talvise navigatsiooni ajal tekkival jääl on meretranspordile väga suur mõju. Eriti olulise kaaluga on see transiidivoogude teenindamisele, kui kasutatakse Eestit läbivat transpordisüsteemi. Ka ajutine tagasilöök sujuvas laevaliikluses mõjutab otseselt ja oluliselt kaupade liikumist Eesti sadamate kaudu ja seega nii logistikaahelas tegutsevate ettevõtete tulusid kui maksulaekumisi ja SKT näitajaid. Seetõttu on oluline tagada stabiilne laevaliiklus transiidi kui Eesti ühe olulisema majandusmootori toimimiseks ja pakkuda kvaliteetseid jäämurdeteenused sarnaselt naaberriikidega. Teenuse eest maksavad veeteede kasutajad veeteetasu, mis laekub riigieelarvesse.

Eesti erinevates osades on mitmesuguseid jääolusid. Kui Tallinna ja Muuga laht võivad mõnel talvel olla jäävabad, siis Pärnu lahele, Väinamerele ja Narva lahele tekib jää igal talvel olenemata külmast või pehmest talvest. Statistika põhjal võib oletada, et Eestis on ka tulevikus oodata nii mõõdukaid kui ka külmi talvi. Seepärast on rahvusvaheliste konventsioonide ja kokkulepete kohaselt mitmete meresõiduohutuse- ja merekeskkonnakaitse alaste kohustuste täitmiseks vaja Eesti riigil tagada alalises valmisolekus olevate spetsiaalsete laevade, sh jäämurdjate olemasolu.

Jäämurdetööde korraldajaks on Veeteede Amet, mille peadirektor määrab piirkonniti jäämurdetööde perioodi alguse ja lõpu vastavalt jääoludele. Vajalikud kulud planeeritakse iga-aastaselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala eelarves.

Eesti jäämurdevõimsus põhineb jäämurdjal Tarmo (ehitatud 1963), mitmeotstarbelisel laeval EVA 316 (ehitatud 1980) ning multifunktsionaalsel jäämurdjal Botnica (ehitatud 1998) ja Pärnu lahel lisavõimsuse tõstmiseks varujäämurdjal. Jäämurdja Tarmo osas on vajalik teha lähiaastatel otsus, kas renoveerimise või uue jäämurdja soetamise kasuks.

Lennujaamad

Tallinna lennujaamas on hetkel peamine ülesanne tulla toime kasvavate mahtudega (s.o lendude arv ja reisijate arv) moel, kus kliendid on endiselt teenustega rahul. Lennujaama reisterminal on kavandatud teenindama 2,8 miljonit reisijat aastas, 2019 aastal teenindas lennujaam 3,3 miljonit reisijat. Kasvavate mahtude juures on ohutus ja turvalisus tagatud. Samuti tootlikkuse ning efektiivsuse näitajad kasvavad. Tähtsamad projektid: Ühtekuuluvusfondist toetatava Tallinna Lennujaama projekti I etapp (tehnika) on lõppenud ning II etapi (s.o lõunaalad) ehitustööde hange on välja kuulutatud II etapi käigus viiakse aeronavigatsiooniteenus vastavusse EASA regulatsiooniga, CAT II, Reisijate terminali ja perrooni laiendamise teostatavuse uuring, massiivne digitaliseerimine ja automatiseerimine (IT hüpe), GH [maapealsed teenused] turu avamisega seotud projektid, reisijate terminali parendustööd ntx ABC (automatiseeritud piiriületus), lennujaamas osutatavate teenuste koordineerimiskeskuse loomine (kaasab lisaks lennujaamale veel vedajad, EANS, GH jt olulised partnerid), detailplaneeringud lõunaaladele ja terminali ja Ülemiste hotelli vahelisele alale.

Kõiki regionaalseid lennujaamu ühendav on EANS ja AS TLL ühisprojekt – irdtorn [ingl.k *Remote Tower*] ja aeronavigatsiooniteenuse osutamine.
Tartu lennujaamas on peamine fookus efektiivsusel, suuremad projektid hetkel puuduvad. Kuressaares lisaks efektiivsusele toimub hooldeangaari ehitus ja lennuliiklusala rekonstrueerimise ettevalmistamine. Kärdla lennuvälja renoveerimistööde käigus kaeti lennurada uue kihiga, uuendati ruleerimisteid, kaasajastati tulede süsteem lähenemisprotseduuride nõuete täitmiseks. Tööde tegemise ajaks suleti ajutiselt kogu lennurada, v.a tagati teenindus vaid regulaarlendudele ja meditsiinilistele esmaabilendudele. Lisaks juurutati GNSS lähenemisprotseduurid, mis teatud määral võib leevendada halbadest ilmaoludest tingitud regulaarlendude tühistamisi ja hilinemisi. Projekt lõppes jaanuaris, 2019.a.
Pärnu lennujaama osas otsus Vabariigi Valitsus, et riik eraldab Pärnu lennujaama rekonstrueerimiseks kokku kuni 20 miljonit eurot. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisega toetatakse eelkõige turismi ja ühendusi lähinaabritega ning saartega. Rekonstrueerimistööde tellimine peatus 2019. aastal esitatud vaidlustuste tõttu ning jätkub 2020. aastal. Pärnu lennujaam on võimalik kasutusele võtta pärast rekonstrueerimistööde lõppu ja vajalikke sertifitseerimise toiminguid 2021. aastal.
Kihnu lennuväljale ehitati kopteri maandumisplats (päästeoperatsioonideks). Kihnu üks rada on ära kaotatud (Kihnus oli kaks ristuvat rada). Kihnu lennuväljal regulaarseid lennuühendusi ei ole.
Ruhnu lennuraja taristu osas probleeme pole.

Veondus ja laondus

Veonduse ja laonduse tegevusalal tegutseb üle 5600 ettevõtte. Suurima veomahuga maismaa reisijateveos on Tallinna Linnatranspordi AS, mis osutab bussi-, trammi- ja trolliliiklusteenust Tallinnas. Riigisisest reisirongiliiklust raudteel korraldab AS Eesti Liinirongid (ELRON). Kaubavedude alal on juhtivateks logistikafirmadeks AS Schenker, DSV Transport AS ja DHL Estonia AS. Suurimaks ettevõtteks transpordisektoris on AS Tallink Grupp, mis tegeleb reisijate ja kauba merevedudega. Olulisim sadamateenuste pakkuja on AS Tallinna Sadam, mis haldab viit sadamat: Vanasadam (sh Vanasadama jahisadam), Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Paljassaare sadam ja Saaremaa sadam. Õhutranspordi valdkonna suurimaks ettevõtjaks on rahvusvahelise reisijate- ja kaubaveoga tegelev AS Nordic Aviation Group, kelle positsioon turul lähiaastatel võib väheneda suure konkurentsi tõttu Tallinna Lennujaamast sihtkohtade pakkumisel. Suurimaks ettevõtteks posti- ja kullerteenistuses on AS Eesti Post (Omniva). 2019. aastal transpordisektori hõive tõusis. Edasised arengud hõive osas sõltuvad suuresti üldisest majanduse käekäigust, pikemas perspektiivis on OSKA raporti kohaselt oodata mõningast hõive langust.
2019. aastal langesid Eesti transpordiettevõtete veomahud kuuendat aastat järjest, olles kümnendiku võrra madalam kui aasta varem. Samas kasvas sõitjakäive 2018. aastaga võrreldes 7,7%. Maanteetranspordi veomaht kasvas 2%. Raudteevedudel toimus 2019. aastal 24% langus. Ühistranspordi kasutajate koguarv jäi 2019. aastal praktiliselt samaks (kasv vaid *ca* 0,6% töölkäimistest).

Ühistransport

Kuni 2018. aasta 1. jaanuarini korraldasid maakonnaliinidel ühistransporti (veetransport ja bussivedu) maavalitsused ja kaugliinidel Maanteeamet, rahvusvahelist bussitransporti ning regionaalset õhu ja veetransporti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Pärast maavalitsuste tegevuse lõpetamist võttis ülesanded üle Maanteeamet, kes asus korraldama transporti maakonnaliinidel ning regionaalset õhu ja veetransporti. Maakonna- ja kaugliinidel korraldatakse transporti vedajaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel ja kommertspõhimõtetel (vedaja initsiatiivil ja äririskil). Selle tulemusena on ühistranspordi planeerimine läinud terviklikumaks ja paremaks.
Valla- või linnaliine korraldab kohaliku omavalitsuse üksus.

Ühistranspordi (s.o bussi-, parvlaeva- ja riigisiseste lendude korraldamise eest vastutab Maanteeamet) korraldamise keskne koondumine ühte asutusse aitab paremini kaasa integreeritusele erinevate liikumisviiside ja liinide vahel ning paremate infosüsteemide (s.h

reaalaja) ja ühtsete piletisüsteemide arendamisele ja efektiivsemale liikuvuse korraldamisele. Eestis on **viis veeliikluse kaugliini**: mandri ja Saaremaa (Muhumaa) vahel (Virtsu-Kuivastu laevaliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Rohuküla-Heltermaa laevaliin), Saaremaa ja Hiiumaa vahel (Sõru-Triigi laevaliin), mandri ja Ruhnu vahel (Ringsu-Munalaid, Ringsu-Pärnu parvlaevaliinid). **Maakonnasisesteks veeliikluse liinideks** on ühendused mandri ja Kihnu ning Manija saare vahel (Kihnu-Pärnu, Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid laevaliinid), mandri ja Vormsi saare vahel (Rohuküla-Sviby laevaliin), mandri ja Piirissaare vahel (Laaksaare–Piirissaare laevaliin), ning Saaremaa ja Ruhnu vahel (Ringsu-Roomassaare parvlaevaliin).
Reisijate arv sadamates oli 2019.a üle 2,6 miljoni reisija. Laevareisijate arvu kasvu prognoos on 4-5% aastas. Dotatsioonivajadus veeliikluse maakonnasisestel ja kaugliinidel oli 2019. aastal 22 447 475 eurot, mille vajadus tõenäoliselt kasvab iga-aastaselt. 2020. aastal on eeldatav dotatsioonisumma 23 832 000€.

Eestis on **kolm lennuliikluse kaugliini**: mandri ja Saaremaa vahel (Kuressaare-Tallinna lennuliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Kärdla-Tallinna lennuliin) ning mandri (Pärnu) ja Ruhnu vahel (seotud maakonnaliiniga Ruhnu, Kuressaare ja täiendavalt Pärnu vahel). Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA" kehtivusega 30.05.2024. Saaremaa liini hange on vaidlustuste tõttu läbiviimisel ning seniks teenindab ka seda liini sama vedaja.

Maakonnasisesteks lennuühendusteks on lennuliin Saaremaa (Kuressaare) ja Ruhnu vahel. Pärnu-Ruhnu vedaja on Diamond Sky OÜ, Ruhnu ja Kuressaare vahelist ühendust teenindab lennuk üksnes talvisel perioodil 01. oktoobrist - 30. aprillini, vedajaks on Diamond Sky OÜ avaliku teenindamise lepingu alusel kehtivusega 30.09.2024. Kihnu ja Pärnu vaheline ühendus ei ole regulaarliin. Lennud Kihnu-Pärnu vahel võivad erandkorras toimuda vaid ajal, kui parvlaevaühendus Kihnu saarega on veeliikluses ilmnenud takistuste tõttu peatunud.
Lennureisijate arv regionaalsetes lennujaamades oli 2019. aastal 32 462. Regionaallennuliikluse tagamiseks oli 2019. a dotatsioonivajadus 2 975 559 eurot, mille vajadus tulevikus tõenäoliselt kasvab juba seoses 2 lisanduva lennuki liinile toomisega.

Reisijatevedu raudteel korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingu AS-iga Eesti Liinirongid (Elron). Seoses uute reisirongide soetamisega ning raudteetaristu rekonstrueerimisega on 2019. a reisijate arv raudteel tõusnud ligi 8,3 miljoni reisijani aastas. Raudteeveo-ettevõtja on seadnud eesmärgiks pakkuda Eesti tingimustele vastavat innovatiivset, kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku ühistransporditeenust, mis on hea valik maanteetranspordi (auto või bussi) asemel. 2019. aastal oli riigisisese reisijateveo maht ligi 5,58 miljonit rong/kilomeetrit. Kulud liiniveo korraldamiseks olid ligi 40 mln eurot, sh tulud riigi sihtfinantseeringuna ligi 21,6 mln eurot ja piletitulud liiniveo korraldamisest ca 18,6 mln eurot. Riiklik toetus liiniveo korraldamiseks oli 12,1 mln eurot (21,6-st miljonist). Järgnevatel aastatel arvestatakse ca 3-4% muutuvkulude (kütus, rongide hooldus) kasvuga, mida on võimalik katta suuremast reisijate arvust tuleneva täiendava piletituluga. Alates 2019. aasta detsembrist pikenesid Tallinn-Riisipere rongiliinid Turbani, millega kaasnes samuti täiendav avaliku liiniveo toetuse vajadus. 2021. aastal suureneb Elroni poolt tasutav raudteeinfrastruktuuri kasutustasu Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuril ca 1,2 miljoni euro võrra, kuna kasutustasu arvestusse lisanduvad Lelle-Türi raudteelõigu remondikulud.

Reisijatevedu maakonnabussiliinidel (sh tasuta liinid) on kasvanud seoses tasuta ühistransporditeenuse pakkumisega. 2019. oli dotatsiooni eelarve 49 198 000 eurot, 2020.a dotatsioon maakondlikus bussiliikluses on kavandatud 49 198 000 eurot. Ja järgnevatel aastatel kasvab vajadus veelgi ehk 2021. aastal lisaks 2,87 mln eurot, 2022. aastal 3,6 mln eurot. Sõitjate arv tõusis 2018 vs 2017 11% ja 2019 vs 2018 15%. Seoses tasuta ühistranspordiga maakonnaliinidel on prognoositud sõitude arvu kasvu ca 10-20% aastas. Edaspidi prognoositakse sõitjate arvu kasvu 2-5% aastas.

Säästva transpordi arendamise eesmärgil[35] toetati perioodil 2007–2013 Tallinna trammitaristu arendamist ja uute trammide soetamist, et suurendada välisõhu kaitstust. Trammiliini nr 4 taristu rekonstrueerimiseks ning trammiliinide nr 2 ja 4 projekteerimiseks ja ehituseks lõigul Pae tänav – Ülemiste peatus tehti väljamakseid 31,2 miljoni euro ulatuses (sellest ELi osa: 25,1 miljonit eurot e 80%). Projektide tulemusena rekonstrueeriti 7,677 km trammiteed, sh rajati 0,869 km uut trammiteed, rekonstrueeritud depooteed ja depoo sissesõidu teed 2,934 km, rekonstrueeriti 6 veoalajaama, parandati ligipääsu ja ohutust 8 peatuses ning asendati 24 km ulatuses kontaktvõrgu kaablit. Projekti tulemused võimaldasid võtta trammiliinil nr 4 kasutusele uued trammid. Uuringu „Tallinna ühistransport 2015" kohaselt on trammi eelistajate arv kasvanud 13%-lt (2013) 18%-le (2015). Samas on 2016. a valminud Tallinna elanikkonna rahuolu-uuringu (OÜ Faktum & Ariko, 2017) kohaselt trammikasutajate osatähtsus ühistranspordi kasutajate hulgas mõnevõrra vähenenud, ulatudes ainult 6%ni, mis on madalaim määr alates 2012. aastast. Uute trammide kasutuselevõtt 2015. a alguses on vähendanud projektiaruannete põhjal energiakulu ning CO_2 emissiooni kolm korda, kuid täpseid mõõtmisi ei ole CO_2 emissiooni ega müratasеme kohta tehtud. Märgatavalt on vähenenud taristu hooldus- ja remondikulud: kui 2012. a olid need projektiaruande kohaselt 654 000 eurot, siis 2015. a eelarves kavandati neid mahus 125 000 eurot. Seega tuleb tõdeda, et taristuinvesteering on küll loonud võimaluse laiemaks mõjuks, kuid mõju ilmnemiseks on vaja Tallinnas jätkata kogu säästva liikumise kontseptsiooni juurutamist, sh ühistransporditeenuste kvaliteedi parandamist.

Ühistranspordikeskuste väljakutsed on eelkõige seotud tasuta ühistranspordiga kaasneva suurenenud reisijate nõudlusele vastava teenuse osutamise tagamisega. Lisaks tuleb ühistranspordikeskustel enam tähelepanu pöörata ühistranspordi liinivõrgule ning konkurentsivõimele, et tagada inimestele mõistlikud liikumisvõimalused ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile. Sealhulgas läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti, kus mõistlik. Suurimad väljakutsed on seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste kulutõhusa liikuvuse korraldamisega ning vajaduspõhise liinivõrguga. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ühistransporditeenuse pakkumise. Vajadus üleriigilise reisijate veoteenuse kvaliteedistandardite jaoks.
Kehtiva arengukava mõõdiku **ühistranspordi kasutamise osakaal töölkäimisel** näitab, et olenemata tasuta ühistranspordist tulnud reisijate kasvust, jääb sihttase tõenäoliselt saavutamata. Peamiseks põhjuseks on regionaalselt ebaühtlane ühistranspordi kasutatavus, s.h Tallinna ühistranspordi kasutajate langev osakaal.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2020
Ühistranspordi kasutajate osakaal töölkäijatest	22,8%	20%	≥ 24,0% Vahetase 20%	20,7%	20,6%	≥ 25,0%

Allikas: Statistikaamet

Tuleb täiendavaid meetmeid kasutusele võtta eesmärgi saavutamiseks. Kuna suurim osa ühistranspordi kasutajates elab Tallinna linnas, siis on langus mõneti seletatav Kopli trammitee rekonstrueerimisega ning samuti Haabersti ringristmiku ehitusega, mis häirisid normaalset ühistranspordi kasutust. Positiivsena mõjub antud trendile maakondlike bussiliinide reisijate kasv 2018. aastal ning Tallinnas trammiliini pikendamine lennujaamani, kus antud ühendusega saab katta nii Ülemiste piirkonna töötajate ja lennureisijate liikumisvajadusi. Samas kogu

[35]Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordiinvesteeringute mõjude hindamine (2017). Praxis. http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transpordiinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf

ühistranspordi kasutajate hulgas on maakonnaliinide reisijate hulk ja lennujaama tramm väikse mõjuga.
Trendi mõjutab negatiivselt ka pidev valglinnastumine, mis toob kaasa auto kasutuse kasvu ning hõreasustusega aladel loobuma ühistranspordi kasutusest.

Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020 tulemused

Allolevas tabelis on välja toodud eelnevas tekstis mitte käsitletud, kuid ÜF rakenduskavas olevate mõõdikute vahetulemused.

Näitaja nimi	Mõõtühik	Algatase	Saavutustase 2018 lõpus (KUMULATIIVNE; KOOS EELMISTE AASTATEGA).	Sihttase 2018	Vahetase 2019	Sihttase 2023
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	185	75	197,4	215
Halvas seisundis teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest	%	12%	2,2%	-	0,7%	11%
Uute maanteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	17	0	19,59	46
Investeeringuid teinud lennujaamade arv	lennujaam	0	0,5	0	0,5	1
Jäämurde teenuse osutamiseks vajalike rekonstrueeritud sadamate arv	sadam	0	0	0	0	1
Parandatud ühendusega raudteepeatuste arv	peatus	0	28	10	30	30
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	141,48	50	160,38	200
Soetatud/paigaldatud läbivalgustusseadmed raudtee-piirile	tk	0	1	1	1	1
Keskkonnasõbralike ja vähese CO2-heitega transpordisüsteemide, sh siseveeteede ja meretranspordi, sadamate ning eri transpordiliikide ühendamiseks/parandamiseks rekonstrueeritud/ehitatud objektid	tk	0	1,43	2	1,57	5

Lisa 4. Ülevaade valdkonna arengukava mõõdikute metoodikast ja allikatest

Esmalt toome välja arengukava üldeesmärgid ja mõõdikud ning seejärel kirjeldame peatükkide kaupa mõõdikuid ja nende saavutamise eeldusi.
Arengukava elluviimise eesmärk on tagada kogu transpordisüsteemi ligipääsetavus, ohutus ja nutikus, vähendades samaaegselt transpordisektori kasvuhoonegaase, suunates kaubavood maanteedelt keskkonnahoidlikele alternatiividele, s.o raudteele ja merele. Reisijateveos suurendame ühistranspordi kasutamist ja aktiivsete liikumisviise (käimine, jalgrattasõit jms) ning mikromobiilsuse (nt elektritõukerattad, monorattad) kasutamise kasvu sõiduautode ja neile rajatud ruumi arvelt.
Arengukava üldeesmärgi mõõdikud:

- Seame eesmärgiks vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heidet 1750 CO2 kt-ni 2035. aastaks ehk 650 kt võrra võrreldes 2018. aastaga. Seda on võimalik saavutada, kui rakendada kõiki arengukavas planeerituid poliitikaid, sh fiskaalpoliitilisi.
    - Sihttaseme saavutamise eeldused: Kui rakendada kõiki arengukavas planeerituid poliitikaid, sh fiskaalpoliitilisi, on võimalik prognooside kohaselt saavutada transpordisektori CO2e vähenemine ca 1750 kt-ni 2035. aastaks ehk 27% võrra võrreldes 2018. aastaga.
- Raudteekaubaveo osakaal maanteetranspordiga võrreldes tonnkilomeetrites 2035. aastal on 40% .
    - Sihttaseme saavutamise eeldused: Eesmärk sõltub suuresti Rail Baltica täiendavast kaubamahust. Raudtee elektrifitseerimisega kasvab modaalnihe minimaalselt raudtee kasuks. Suurema nihke saavutamiseks tuleb teha eraldi tööd, sh luua laadimisplatse ja uusi koostöömudeleid veondusettevõtetega. Lähtuvalt Eesti kaubavedude logistikast ning tootmisettevõtete paiknemisest on läbi riiklike meetmete täiendavalt võimalik suunata raudteele hetkel maanteel transporditavaid kaupu: killustikud (graniit ja lubjakivi killustik), puittooted (puitpellet, saematerjal, majad, paber, vineer), teravili jm. Raudteevedu aitab eelkõige vähendada Tartu-Tallinna maantee koormust, samuti Tartu-Jõhvi lõigu koormust ning ka Tartust lõuna poole jäävate maanteede koormust. Siseriikliku kaubaveo raudteele suunamise abil on võimalik aastas kokku hoida 44 miljonit raskeveoki veokilomeetrit.
- Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega) – üle 360 laeva.
    - Sihttaseme saavutamise eeldused: Eestis peavad kehtima rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised ja diferentseeritud veeteetasud, piisav jäämurdevõimekus, logistikaahela digiteerimine. Taseme saavutamiseks peab Eesti maksu- ja sotsiaalsüsteemi keskkond olema piisavalt konkurentsivõimeline, et laevu Eesti lipu alla meelitada. Selleks tuleb teha regulaarseid mõjuanalüüse meetmete tulemuslikkusest ning korrigeerida nii sotsiaalsete tagatiste kui muude hüvede toimivust.
- Vähendada liikluses (kõikide transpordiliikide lõikes) hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena 2035. aastaks liiklusohutuse indikaatorina.
    - Sihttaseme saavutamise eeldused: sihttase on saavutatav jätkates ohutusalaste taristuinvesteeringutega jm sekkumistega, mis on ette nähtud kehtivas liiklusohutusprogrammis.
- Rahvusvaheliste alaliste otse- ja ühe ümberistumisega ühenduste arvu kahekordistamine ehk 2035. aasta sihttase 40 aastaringset regulaarliini[36]. Kirjeldab,

[36] 2019. aastal on 28 alalist otseühendust. Täpne indikaatori sihttase ja arvutamise metoodika on väljatöötamisel, arvestades ACI ja IATA ühenduvusindekseid.

kuivõrd ühendatud Eesti muu maailmaga on, sh on eelduseks toimivale ettevõtluskeskkonnale.

- Sihttaseme saavutamise eeldused: Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise, terminalide laiendamise jm arendustöödega. Et tagada kvaliteetsed ja mugavad rahvusvahelised lennuühendused ning kasvava mahu turvaline ja järjepidev teenindamine, on strateegiliselt oluline jätkata Tallinna Lennujaam ASi julgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

Tegevussuund 1. Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu

Mõõdik: Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuvenergia osakaal transpordis 24%;
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 koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks. Koguenergiakulu vähenemine, et saavutada 2012. aastaga sarnane energiakulu (praegu ligi 9,2 TWh).
Sihttaseme saavutamise eeldused: eelduseks on raudtee elektrifitseerimine, avaliku sektori tellitava ühistranspordi alternatiivkütustele (sh linnades elektrile ja parvlaevade alternatiivkütustele) viimine.

Tegevussuund 2: Toome ühistranspordi inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks seda targemalt planeerides ning nutikama piletimüügikorralduse abil.

Mõõdik: Liikumisviiside jaotus % transpordiliigi lõikes[37] reisijatranspordis säästvatele liikumisviisidele modaalnihke mõõtmiseks. Ühistranspordi, jalgratta ja jalgsiliiklejate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%.
Sihttaseme saavutamise eeldused: olulised linnaruumilised sekkumised, sh rattateede põhivõrgustiku rajamine, uute kergrööbastranspordi liinide käivitamised jmt koos ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamise ja ümberkorraldamisega.

[37] TT230 hõivatud soo ja töölkäimise viisi järgi.

Lisa 5. Arengukava seos teiste arengudokumentidega

Arengukava koostamisel on tagatud eesmärkide kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad arengukava jõustumisel, sealhulgas horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega.
Arengukava koostamisel on arvestatud ka transpordipoliitikaga seotud riigi strateegiliste arengueesmärkidega, mis on arengukava koostamise ettepaneku esitamise hetkel sõnastatud järgmistes arengudokumentides:

Eesti 2035 strateegia[38]**.** Eesti 2035 strateegiaga arvestatakse nii palju kui paralleelselt võimalik on, sest käesoleva arengukava koostamise hetkel pole Eesti 2035 strateegiat vastu võetud, kuid tegemist on niivõrd olulise ja horisontaalselt kõiki valdkondi, s.h transporti, käsitleva arengudokumendiga.

Arengukava panustab Eesti 2035 sihtidesse järgmiselt.

Inimene	Ühiskond	Majandus	Elukeskkond	Riigivalitsemine
Arengukava üldeesmärk (CO2) ja mõlemad alaeesmärgid (energiasääst ning säästvate liikumisviiside osakaal) panustavad keskkonnahoidliku transpordi edendamisele, mis panustab **tervena elatud eluaastatesse**. Peatükk 6.3 näeb ette ka kaasamist ja võimaldab seega inimestel panustada ühiskonnaellu.	Alaeesmärgiga 2 tagame taskukohased ja vajadustele vastavad liikumisvõimalused Eesti inimestele, millega panustame ühiskonna toimetulekusse ja heaolusse.	Arengukava üldeesmärgiga ning alaeesmärgiga 1 tõstame Eesti majanduse konkurentsivõimet (mh raudteekaubaveos, Eesti ühendatuses ja mereriigi lipuprojektiga). Samuti näeme ette tegevusi transpordivaldkonna teadus-arendustegevuse arendamiseks ning koostööks ka erasektoriga.	Kvaliteetse ruumi arendamine on alaeesmärgi 1 üks põhilisi fookusi. Taristuehituses lähtume inimkeskse ruumi põhimõtetest ning arendame taristut säästvalt. Samuti panustame liikluses hukkunute arvu vähendamisse.	Arengukava fookuses on ka transpordivaldkonna juhtimiskorralduse ja riigivalitsemise tõhustamine, läbi paremate koostöömudelite loomise, ametite ühendamise jne. Kaasamiskultuuri ja nn nelikheeliksi mudeli rakendamisega töötame koosloomelisse poliitikakujundamisse.

Muuhulgas pöörame tähelepanu Eesti 2035 raames kaardistatud järgmistele eesmärkidele:

- **Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostoimivat transporditeenust**
- Efektiivse, ligipääsetava ja jätkusuutlikult majandatud ühistranspordi ja jagatud liikumisviiside konkurentsivõime kasvatamine koostöös KOVidega
- Sotsiaal-majanduslikke ja keskkonnategureid arvestava mudeli väljatöötamine ja rakendamine, et tagada Eesti lõimitud liikuvus
- Transpordi arenguks ja uute ärimudelite tekkimiseks vajaliku teadus- ja arendustegevuse ja hariduse toetamine ning õigusruumi loomine
- **Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu**

[38] https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035

- Selliste transpordiühenduste arendamine, mis vähendavad ajakulu vahemaade läbimisel. Sealhulgas:
    - taristusse investeerimine lähtuvalt sotsiaal- majanduslike mõjude analüüsist
    - üldist energiakasutust vähendavate ja aktiivseid liikumisviise soodustavate investeeringute eelistamine
    - kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete heite vähendamine transpordisektoris
    - liikuvuse ja energeetika koostoime tagamine
    - alternatiivkütuste taristu loomine raskeveokitele ja bussidele
- Transpordi välisühenduste arendamine
- Saastaja / kasutaja vastutuse kontseptsiooni rakendamine

Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030[39]. Kavandatav arengukava aitab saavutada eelkõige eesmärki „jätkusuutlikud ja kaasavad linnad ja asulad" – ehk tagada 2030. aastaks kõikidele turvalised, taskukohased, kättesaadavad ja säästvad transpordisüsteemid ja parandada liiklusohutust, eelkõige ühistranspordi osakaalu suurendamise abil ja pöörates rohkem tähelepanu ebasoodsas olukorras olevate inimeste, naiste, laste, puudega inimeste ja vanemate inimeste vajadustele. Aga ka eesmärke „meetmed kliimamuutuste ja nende mõjudega võitlemiseks", „ookeanide ja merede säästev kasutamine", „ebavõrdsuse vähendamine" ning „tervis ja heaolu, sh liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastuste vähendamine 50% võrra".
Säästva arengu tegevuskava aastaks 2030 eesmärkidest on arengukaval kõige tugevam seos eesmärgiga nr 11: Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ning säästvaks. Linnas saab transpordi valdkonnas iseloomustada seda järgmiste näitajatega: peenosakeste (PM_{10} ja $PM_{2,5}$) heide; liiklusõnnetustes kannatanud inimesed; ühissõidukitega, jalgrattaga või jalgsi tööl käijad. Linnaõhu kvaliteeti mõjutavad nii transpordiliigi valik (auto, ühistransport, jalgratas, kergliikur või jalgsi käimine) kui ka kasutatav kütus/energiaallikas.
Arengukavas käsitletakse liikuvust linnades ning kavandatakse transpordi negatiivsete keskkonnamõjude vähendamist. Arengukava üheks rakendusdokumendiks on Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm, mis hakkab sisaldama tulevikus ka hetkel kehtiva Liiklusohutusprogrammi sisu, milles on kinnitatud meetmed liiklusohutuse suurendamiseks.
Arengukavaga suurendatakse transpordi keskkonnasõbralikkust ning suunatakse alternatiivsete kütuseliikide tarbimisele. Täpsemad meetmed transpordis töötatakse välja koostöös Keskkonnaministeeriumiga.
Arengukava on kaudselt seotud ka säästva arengu eesmärkidega nr 3, 9, 13 ja 14. Neid viiakse ellu Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmiga ning valdkondlike arengudokumentide raames, millest transport moodustab ühe osa (nt sadamad, veeliiklus, lennujaamad jmt – ning nende keskkonnanõuded). Järgnevalt on kirjeldatud arengukava eesmärkide panustamist Säästva arengu ja Eesti 2035 eesmärkidesse:

[39] https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf

Arengukava üldeesmärgi seosed Eesti 2035: Elukeskkond soodustab tervislikke ja kestlikke eluviise; arengukava eesmärk aitäb täita mõõdikute kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris ning; ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu sihttasemete saavutamist. Samuti toetab arengukava ligipääsetavuse indikaatori täitmist, kui see välja töötatakse.

Tegevussuund 1

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 3: arendame säästva transpordi taristut nt raudteed ja alternatiivkütuste taristut, et vähendada surmasid ja õhusaastet (3.6 ja 3.9).

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 9: arendame välja transporditaristut, sh TEN-T võrgustikku ehk piiriüleseid lõike nii maanteedel kui ka raudteel Rail Baltica näol (9.1).

Seosed Säästva arengu eesmärkidegeesmärgiga 11: arendama säästvaid transpordisüsteeme linnades nagu rattateed ning trammideed, pöörame tähelepanu ruumi kvaliteedile (11.2 ja 11.3); ühendame erinevaid piirkondi (11a).

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 13: lähtume taristu arendamisel riskihinnangutest, mis arvestavad kliimamuutuste potentsiaalset mõju (13.1 ja 13.2)

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 14: keskkonnatasude kehtestamisega, uuringute teostamise ja keskkonnasäästlike rajatistega vähendame meretranspordi negatiivset keskkonnamõju (14.1).

Tegevussuund 2

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 3: teostame liiklusohutusalaseid tegevusi, et vähendada liikluses hukkunuid (3.6) ja; vähendame õhusaastet säästva liikuvuse arendamisega (3.9).

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 11: parema ühistranspordikorralduse, sh nutikama piletimüügisüsteemi, kaudu muudame säästva liiklemise mugavamaks ja kättesaadavamaks (11.2); viime ühistranspordi taastuvenergiale (11.6).

Seosed Säästva arengu eesmärgiga 14: viime suursaarte parvlaevaliikluse taastuvenergiale, vähendades seeläbi ka vibratsiooni ja saastet (14.1).

„Kliimapoliitika põhialused aastani 2050".[40] Aastaks 2050 tuleb eelkõige Eesti energiamajanduse, sealhulgas transpordi süsinikuheidet otsustavalt ja oluliselt vähendada. Transpordisaastet peab vähendama sundliikumise vajaduse kahanemisele ning ühistranspordi, kergliikluse ja vähese süsinikuheitega transpordisüsteemi arendamise tulemusel. Samuti peab kütusekulukate sõidu- ja kaubaautode kasutamise hinnas hakkama adekvaatselt kajastama nende kasutusega keskkonnale põhjustatavat kahju. Soodustatakse kodumaiste bio- ning teiste taastuvenergiaressursside laialdast kasutuselevõttu nii elektri- ja soojusenergia tootmisel kui ka transpordikütustena. Avaliku sektori investeerimis- ja maksupoliitikaga mõjutatakse ökonoomsete sõidukite, säästlike transpordikütuste ning ühiskasutuses sõidukite eelistamist. Riigihangetes eelistatakse ökonoomseid sõidukeid ja säästlikke alternatiivkütuseid. Avaliku sektori eeskujul suurendatakse tarbijate teadlikkust. Riik ja kohalikud omavalitsused edendavad transpordikorraldust, mis lähtub ühtsest tervikust ega sõltu haldusjaotusest ning ühistranspordiettevõtte omandivormist. Eesmärgi saavutamiseks kaalutakse transpordi kogumõjust ja kasvuhoonegaaside heite vähendamisest lähtuva maksupoliitika kujundamist üldist maksukoormust suurendamata.

Eesti julgeolekupoliitika alused käsitlevad transporti peatükis 3.4 „Ühiskonna toimepidevus ja sidusus". Rõhutatakse, et „transpordi infrastruktuuri arengu planeerimisel ja väljaarendamisel arvestatakse majandus- ja sotsiaalarengu ning riigikaitse vajadustega. Esmatähtis on rekonstrueerida või välja ehitada üle-euroopalise transpordivõrgustiku osaks olevad sadamad, lennujaamad ning raudtee- ja maanteevõrk. Transpordi infrastruktuuri toimepidevuse tagamisel

[40] https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf

on oluline riigi ja erasektori koostöö. Transpordisüsteemi toimepidevuse kindlustamisel ja kaitsel rakendatakse rahvusvaheliste standardite kohaseid julgeoleku- ja ohutusnõudeid.".

Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030 sätestab, et aastal 2030 vastab eestimaalaste vaimne ja kehaline tasakaal ning heaolu Põhjamaade tasemele ning Eestis on kehalist aktiivsust soodustav elukeskkond koos kaasnevate teenustega, mis toetavad inimeste tervena elatud eluea pikenemist ja eneseteostust ning majanduskasvu. Liikumisel ja spordil on oluline ning kasvav roll eestimaalaste elujõu edendamisel, rikka elukeskkonna loomisel ja Eesti riigi hea maine kujundamisel. Rikka elukeskkonna all peetakse silmas sotsiaalselt vastutustundlikult arendatud ning kergesti kohandatavat liikumise ja spordiga seotud teenuspõhist ettevõtlus- ning kultuuriruumi.

Vastavalt „Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020" on kultuuripoliitika tihedalt seotud mitme teise riikliku poliitikavaldkonnaga, sh haridus-, majandus-, sotsiaal-, keskkonna-, tööhõive-, lõimumis-, regionaal-, turismi- ja välispoliitikaga. Mitmekülgne kultuurielu mõjutab olulisel määral Eesti elanike heaolu, siinse elukeskkonna kvaliteeti ja riigi rahvusvahelist konkurentsivõimet. „Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020" sätestab, et riik väärtustab elukeskkonda kui tervikut, mis koosneb nii ehitatud ja kujundatud keskkonnast kui looduskeskkonnast. Kvaliteetsel ehitatud keskkonnal on oluline roll riigi säästva arengu eesmärkide saavutamisel. Kvaliteetse ehitatud keskkonna aluseks on asjatundlikud ruumilised otsused planeerimisel ja projekteerimisel.

Eesti Euroopa Liidu poliitika määratleb peamised põhimõtted, millest valitsuse Euroopa Liidu poliitika lähtub. Transpordile on pühendatud selles eraldi peatükk, kus on rõhutatud tänapäevaste ühenduste loomise vajalikkust Balti riikide ja ülejäänud Euroopa vahel (Via Baltica, Rail Baltic), ühenduste parandamist EL-i väliste naaberriikidega, transporditurru avamist ja liberaliseerimist, kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamist, ning „saastaja maksab" printsiibi rakendamise aspekte. Kogu transpordisektoris on oluline rakendada reegleid ühtselt ning vähendada keskkonna- ja halduskoormust, mida aitab saavutada e-lahenduste laialdasem kasutuselevõtmine. Pikemas perspektiivis peaks üleeuroopaliste ja rahvusvaheliste infosüsteemide kasutamine võimaldama paberdokumentidest loobuda ning kasvuhoonegaaside heitmeid vähendada, säilitades samal ajal transpordisektori tõhususe.
Eesti merenduspoliitika 2012–2020 on dokument, mis teatud peatükkidega sisustab uut arengukava ning sisaldub uues arengukavas.

Energiamajanduse arengukava aastani 2030[41]. Eesti energiamajanduse arengukava üldeesmärgi täitmine aastaks 2030 on transpordi valdkonnas iseloomustatav selle tulemuse kaudu, et sõidukipargi kütusekulu aastal 2030 ei ületa 2012. aasta taset (8,3 TWh).

„Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030".[42] Transport on keerukas süsteem, mis koosneb taristust, transpordivahenditest, veoteenusest, inimestest, kes liiguvad, ja kaupadest, mida liigutatakse ning sellega seotud teenustest, teabest, õigusnormidest ja organisatsioonidest. Inimeste liikumine jaguneb kohalikuks, regionaalseks, üleriigiliseks ja rahvusvaheliseks vastavalt liikumisvajadusele (liikumiskaugusele ja -suundadele). Peamised tegurid, mida kliimamuutused transpordisüsteemis mõjutavad, on järgmised: ühenduskindlus; ühenduskiirus, reisi kestus, tarneaeg; transporditaristu ja transpordi ITK seadmete seisund ja töökindlus, hooldusvajadus; liiklusohutus ja turvalisus; kaubaveo ja ladustamise ohutus; transpordi ja liikuvuse hind; liikumis- ja sõidumugavus; transpordi energiakulu ja energiatõhusus. Eri transpordiliike võivad ilmastikuolud mõjutada erinevalt. Äärmuslike ilmastikunähtuste mõjul võivad transpordiühendused katkeda, ajakulu tavapärase olukorraga võrreldes kasvada, reisijad, sõidukid või transpordi tehnoseadmed viga saada, kaubad rikneda

[41] https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf, lk 13
[42] https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf

või kahjustuda ning ohtlike veoste puhul keskkond kahjustatud saada. Tõrked transpordisüsteemis mõjutavad omakorda paljusid teisi eluvaldkondi. Alaeesmärk 7. Kliimamuutuste mõju tõttu ei ole vähenenud elutähtsate teenuste kättesaadavus ega hoonete energiatõhusus. Tehniliste tugisüsteemide valdkonnas on kavas suurendada tehniliste tugisüsteemide valmisolekut mistahes ilmastikuolude korral, mis on suunatud transporditaristu (sh maanteede, raudtee ja sildade) kasutuskindluse ja äärmuslikes ilmastikuoludes läbitavuse tagamisele.

Koostatava **Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030**[43] on transpordiga seotud meetmed, mis on seotud taimekaitsetöödega transporditaristu hooldusel ja suurte transporditaristuprojektide puhul geneetilise ressursi säilitamisega. Muuhulgas on transporditaristul oluline mõju ka Eesti erinevate ranna- ja maapiirkondade arengule ning sealsele ettevõtlusele.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+" viitab põhimõtete alapunktis, et transpordil on oluline roll üleriigilise planeeringu peamise eesmärgi saavutamisel. Planeeringu peatükk 4 „Head ja mugavad liikumisvõimalused" käsitleb toimepiirkondade sisest liikumist, linnapiirkondade liikumist, liikumisvõimaluste tagamist hajaasustuses, toimepiirkondade omavahelist sidustamist, ühendusi välismaailmaga ning erinevate transpordiliikide tasakaalustatud kasutamist.

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 väärtustab loodusvarade säästlikku kasutamist. Keskkonnastrateegia põhieesmärgiks on inimesi rahuldava tervisliku keskkonna ja majanduse arendamiseks vajalike ressursside tagamine ilma loodust oluliselt kahjustamata. Konkreetselt on transpordiga seotud probleemid kirjeldatud peatükis 4.3, kus on välja toodud valglinnastumise, ühistranspordi ja alternatiivsete energiaallikate ebapiisava arendamise ja odava transiidikoridorina toimimise tulemusena tekkinud probleemid. Need on autode hulga suurenemine ja sellega seotud suurenenud maakasutus, õhusaaste suurenemine, keskkonnariskide suurenemine, keskkonnasõbralike energiaallikate ja kütuste vähene kasutus. Probleemide lahendamiseks seatud eesmärk on kirjeldatud peatükis 5.3 „Kliimamuutuste leevendamine ja õhu kvaliteet": arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta alternatiivid autole mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust).

Koostatava **Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035** eesmärk: Eesti teadus, arendustegevus, innovatsioon ja ettevõtlus suurendavad koostoimes Eesti ühiskonna heaolu ja majanduse tootlikkust, pakkudes konkurentsivõimelisi ja kestlikke lahendusi Eesti ja maailma arenguvajadustele. Suund teadmuspõhistele ja innovaatilistele lahendustele on võrdselt oluline ka transpordi valdkonnas.

Eesti infoühiskonna (uuendatud) arengukava 2020 tegevused aitavad info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate laiema kasutusega sundliikumist vähendada. See tähendab, et erinevalt enamikust teistest arengukavadest, mille puhul aitab transpordi arengukava nende eesmärke ellu viia, aitab infoühiskonna arengukava ellu viia transpordi arengukava eesmärke. Lihtsalt ja mugavalt ning igal pool kättesaadavad e-teenused vähendavad sundi liikuda. Parem IKT taristu ja laiem ning kompetentsem kasutajaskond võimaldab transpordisektoris arendada ja kasutusele võtta uusi nutikaid lahendusi. Alustatakse tehisintellekti rakenduste ehk nn „krattide" kasutuselevõttu avalikus sektoris: töötatakse välja ja viiakse ellu vastav tegevuskava ning tehakse katseprojekte.

[43] https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030

Koostatava Metsanduse arengukava aastateks 2021-2030[44] kohaselt on transpordi valdkonnaga jätkuvalt seotud säästlik metsamaterjali vedu kui ka alternatiivsete (taastuvate) kütuste kasutuselevõtt metsavedudes.

Koostatav Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030 toob välja, et välisõhu saaste on üks olulisemaid keskkonnatervise riske, mille vähendamisega saavad riigid kahandada insuldist, südamehaigustest, kopsuvähist ning kroonilistest ja akuutsetest hingamisteede haigustest (sh astma) tulenevat haiguskoormust.[45] Peamine välisõhusaaste koormus tekib transpordi-, energia-, tööstus-, jäätmekäitlus-, elamumajandus- ja põllumajandussektoris. Ka on toodud välja, et Eestis põhjustab ebavõrdsust tervises suurel määral tervishoiuteenuste kättesaadavus, mis on osalt seotud kindlustuskaitse puudumise või selle katkendlikkusega, aga ka transpordikorraldusega. Linnainimestele on teenused kättesaadavad väiksemate transpordiprobleemideta, samas maa- ja hajaasustatud piirkondades elavad inimesed on seatud ebasoodsamasse olukorda. Rahvastiku arengukava eesmärkide saavutamiseks on transpordi ja liikuvuse arengukava seisukohast vajalik, et inimesele oleks tagatud ligipääs tema jaoks vajalikele teenustele.

Jätkuvalt on probleemiks ka elanikkonna vähene kehaline aktiivsus. Peamised tegevused sekkumiste puhul on suunatud ühelt poolt inimeste hoiakute, tõekspidamiste ja väärtushinnangute kujundamisele ning teiselt poolt tervist toetava keskkonna loomisele. Lisaks on luubi all alkoholi, uimastite ja rahustite tarbimise, vaimse tervise häirete ja hoolimatu või agressiivse käitumise mõju liiklusohutusele, iseäranis sõidukijuhtide puhul.

„Siseturvalisuse arengukavaga 2015-2020“ (edaspidi STAK). Peamised käsitletavad teemad STAKis on liiklusohutus ja –turvalisus, riigi ja kohalike teede sõidetavuse tagamine kui elutähtis teenus, lennujaamade ja sadamate turvalisus, objekti kaitse jmt.
Loodava arengukava üks alasihte võiks olla riskiva ja ennast või teisi ohtu seadva käitumise vähenemine ja selleks vajalike meetmete rakendamine. Siinkohal võib näiteks üheks võimalikuks meetmeks olla üldharidussüsteemis õpetajate kaasamine turvalise liiklemise hoiakute ja käitumise kujundamisesse.

Regionaalarengu strateegia aastani 2020 täpsustab ja täiendab üleriigilist planeeringu „Eesti 2030+“. Selle eesmärgiks on ühtlustada Eesti piirkondlikku arengut, mille puhul iga piirkond panustaks oma eripärale, tuginedes Eesti kui terviku konkurentsivõime kasvule. Inimestel oleksid kättesaadavad head töökohad, kvaliteetsed teenused, võimalused eneseteostuseks ning mitmekesiseid tegevusi võimaldav elukeskkond.
Kõigi toimepiirkondade terviklik areng ühtlaselt üle Eesti on vajalik asustussüsteemi tasakaalustatud arenguks. Selle oluline eeldus on väiksemate keskuste võime toimida toimepiirkonna keskusena oma tagamaale ja keskus-tagamaa hea sidustatus läbi transpordiühenduste, ettevõtlusvõrgustike ja koostöö.
Oluline on toimepiirkondade sisemine sidustamine töö ja teenuste paremaks kättesaadavuseks, võimaldamaks kogu toimepiirkonna elanikel saada paremini osa eri kohtade pakutavatest võimalustest ja hüvedest. Selleks edendatakse toimepiirkondade keskusi tagamaaga sidustavat ühistranspordikorraldust ning toetatakse investeeringuid toimepiirkonna sisese liikumisvajaduse seisukohast oluliste transpordisõlmede, kergliiklusteede ja juurdepääsuteede rajamiseks.
Arengukavas on toodud järgmised eesmärgid, mis on seotud transpordi planeerimisega: a) igapäevaseks tööl käimiseks ühistransporti või jalgratast kasutavate ja jalgsi liikuvate inimeste osatähtsuse suurendamine pealinna- jt suuremates linnapiirkondades; b) toimepiirkondade keskuste ühistranspordi piiriüleste välisühenduste sageduse suurendamine väljaspool Tallinna.

[44] https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/metsandus/metsanduse-arengukava-aastateks-2021-2030
[4545] https://www.who.int/phe/publications/air-pollution-global-assessment/en/

Eesti regionaalarengu strateegias 2014-2020 nähakse regulaarsete meritsi otseühenduste toimimist Läänemere lähiriikidega prioriteetsena just Lääne-Eesti saarte, Ida-Virumaa ja pealinnaregiooni vahel.

Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21". Riigikogu 14.septembri 2005. a otsusega heaks kiidetud strateegia. Eesti riigi ja ühiskonna arendamise strateegia 2030. aastani, sihiga ühendada globaalsest konkurentsist tulenevad edukuse nõuded säästva arengu põhimõtete ja Eesti traditsiooniliste väärtuste säilitamisega. Strateegia põhiülesanne on vastata küsimusele – mida tuleks teha tagamaks Eesti ühiskonna ja riigi edukas toimimine ka pikemas perspektiivis? Mistõttu on strateegia aluseks valdkondlike arengukavade koostamisel.

Konkurentsivõime kava „Eesti 2020"[46]. Kavas nimetatakse konkurentsivõimelise ettevõtluskeskkonna peatüki all Valitsuse poliitika ühe suunana transpordi taristu ja institutsioonide viimist rahvusvahelisele tasemele (poliitika suund nr 11). Märgitakse, et Eesti asukoha ja asustuse paiknemise tõttu on konkurentsivõimelisel tasemel ühendusvõimalused nii piiriüleselt kui ka siseriiklikult elu- ja ettevõtluskeskkonna jaoks väga olulised. Vajalik on ühistranspordi kasutajamugavuse tagamiseks ühtlustada sõiduplaane, aga ka rajada vastav infrastruktuur, mis võimaldab nii reisijate kui ka kaupade liikumist ühelt transpordiliigilt teisele, ning pikemas perspektiivis integreeritult kavandada taristut transpordiliikide alternatiivide vahel valimiseks. Konkreetsete tegevussuundade kohta on öeldud, et „…oluline on pöörata enim tähelepanu rahvusvahelistele ühendusteedele, iseäranis lennuühendustele ja piiriületavatele raudteedele ja maanteedele. Tasakaalustatud regionaalse arengu huvides tuleb lisaks rahvusvahelistele maanteedele jätkata riigi kõrvalmaanteede tolmuvaba katte alla viimist, teha ettevalmistusi ühistranspordisüsteemide ühendamiseks…".

Haridus- ja Teadusministeeriumi Haridusvaldkonna arengukava 2035. Transpordikorraldus on oluline eeltingimus õppijate ligipääsu tagamisel nii formaalhariduse kui ka huvihariduse ja täienduskoolitusele.

Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegiat[47] puudutav Komisjoni teatis toob peamise transpordiprobleemina välja halva juurdepääsetavuse paljudele piirkonna osadele: Põhja-Soomet, Rootsit ja Balti riike iseloomustab nii sise- kui ka välistranspordis kõige madalam juurdepääsetavuse näitaja kogu Euroopas. Põhjuseks on piirkonna lai ulatus, mistõttu reisiteekonnad on pikad ja võtavad palju aega, ning rasked ilmastiku- ja geograafilised olud. Hõre infrastruktuur või osutatavate teenuste vähesus toob kaasa kõrged hinnad. Lahenduseks saab olla säästlike transpordivahendite kasutamine. Tegevuskava hõlmab järgmisi prioriteetseid valdkondi: 1) parandada energiaturgude juurdepääsetavust, tõhusust ja julgeolekut; 2) parandada nii sise- kui ka välistranspordivõrku; 3) säilitada ja suurendada Läänemere piirkonna atraktiivsust, eelkõige hariduse, turismi ja tervishoiu valdkonna meetmete kaudu.

Avalike teenuste korraldamise rohelise raamatu tegevused aitavad sarnaselt infoühiskonna arengukavaga vähendada sundliikumisi, vähendades sundi ametiasutusi külastada või pakkudes avalikku teenust kättesaadavamas asukohas.

Eesti disainivaldkonna riikliku tegevusplaani 2012-2013 näol on tegemist disainikasutuse arengule suunatud riikliku toetuspoliitika esimese faasiga, mille eesmärgiks on seada sisse elluviijate vaheline koostöö ning alustada tegevuste elluviimisega. Disaini eesmärgiks on luua: esteetilisem, omapärasem, huvitavam, kasutajasõbralikum, lihtsam, arusaadavam, funktsionaalsem, ergonoomilisem, ökonoomsem, turvalisem, uuenduslikum - toode, teenus või keskkond. Tegevusplaanis toodud tegevuste elluviimise kaasnev mõju väljendub muuhulgas

[46] https://www.riigikantselei.ee/et/konkurentsivoime-kava-eesti-2020
[47] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML

paremates avalikes teenustes ja ruumilise keskkonna arengus, samuti Eesti riigi maine paranemises.

Eesti heaolu arengukava 2016–2023, mis käsitleb nii puudega inimeste kui eakate toimetulekut ja tulevikus ka laste heaolu. Transpordi arengu kujundamisel tuleb arvestada nende sihtrühmadega. Arengukavas on lähtutud nn 8-80 printsiibist ehk taristu ja liikuvusteenused peavad olema võrdselt ligipääsetavad ja disainitud kõigile vanusegruppidele. Samuti tugineme universaalse disaini põhimõtetele. Meretranspordipoliitika tegevuste raames võetakse arvesse heaolu arengukavas 2016-2023 sätestatu ning toetatakse tööandja investeeringute kasvu töötaja töövõime säilitamisse ning töötajale tervist hoidva töökeskkonna loomisesse.

Lisa 6. Arengukava sisenduuring

Detailne tekst on kättesaadav järgmiselt veebiaadressilt eesti keeles: https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa_1._arengukava_sisenduuring_itfoecd_ee.pdf
Inglisekeelne tekst on kättesaadav siit: https://doi.org/10.1787/9db7333e-en

ITF/OECD põhijäreldused on:

1. Teha analüüse enne otsuste langetamist; suurendada transpordisüsteemi mudeldamise suutlikkust, et toetada poliitika kujundamist; ning jagada teavet saavutatud edu kohta lihtsasti mõistetavate tulemusnäitajate kaudu.

Eesti peaks kasutusele võtma projektide kavandamise ja valimise protsessi, milles analüüse kasutatakse otsuste tegemise toetamiseks, mitte juba tehtud otsuste õigustamiseks. Selles protsessis oleks transpordimudelite kasutamine hädavajalik. Mudeldamine võib anda olulist teavet olemasoleva transpordisüsteemi toimimise kohta ning aidata taristut ja tegevusi paremini kavandada. Praegu puudub Eestil transpordi strateegilise mudeldamise võime; niisuguste mudelite jaoks aluse väljatöötamine riigile oli selle projekti üks põhiülesandeid. Reformidele toetuse leidmine nõuab muu hulgas transpordisüsteemi toimivuse kohta teabe jagamist selliselt, et kasutajad tunnevad kirjeldatus ära ka oma kogemuse. Kergesti mõistetavad tulemusnäitajad tagavad parema läbipaistvuse, suurendades seeläbi valitsuse plaanide usaldusväärsust ja aidates selgemini näha vajadust reformide järele.

2. Reformida transpordipoliitika kujundamise aluseks olevat asutuste struktuuri. Koondada strateegiline planeerimine ühte kohta, keskenduda tõhususe stiimulitele ja toetada sõltumatust otsuste tegemisel.

Eestis käimasoleva transpordisektori organisatsioonilise reformi kolm põhieesmärki peaksid olema planeerimisprotsessi ühtsustamine, tõhususe premeerimine ja otsuste erapooletu langetamise tagamine. Strateegilise planeerimise funktsioon tuleks koondada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi alla loodud eraldiseisvasse strateegilise poliitika osakonda. See osakond vastutaks lisaks projektide hindamise metoodika standardite kehtestamise eest ning nõustaks ministreid projektide valimisel. Eesti peaks transpordisektorit tõhustama stiimulipõhise reguleerimise kaudu, täpsemalt rakendades reguleeritavate varade väärtuse mudelit. Selleks peaksid olulisemat transporditaristut, sealhulgas maanteid, haldama riigiettevõtted, mitte üks kõigega tegelev transpordiamet. Kavandatavale regulatiiv- ja järelevalveasutusele tuleks teha ülesandeks töötada välja nendele ettevõtetele rakendatavad tõhususe stiimulid (stiimuleid loovad normatiivid).

3. Võtta riskianalüüside tulemusi arvesse projektide väljatöötamise käigus otsuste tegemisel.

Pidev riskianalüüs ja oskuslik riskijuhtimine on hädavajalikud. Riskianalüüsi tulemusena peaksid selguma projekti riski alusel korrigeeritud maksumus ja kasu ning neid tuleks arvesse võtta projektiga seotud oluliste küsimuste kohta otsuste tegemisel kõigis etappides. See tagab otsusetegijate teadlikkuse peamistest riskidest ajal, mil neid on veel võimalik maandada.

4. Uuendada põhjalikult taristuhangete süsteemi

Täiustatud hankesüsteem võib taristukulusid oluliselt vähendada. Reformi fookus peaks Eestis olema konkurentsivastase käitumise avastamise võimel ja taristu hankimises uuenduslike lähenemisviiside edendamisel. See nõuab vastastikuse tugevdava mõju saavutamiseks reforme mitmes valdkonnas. Esmajärjekorras tuleks luua ühikuhindade andmebaas. Lisaks tuleks lõpetada põhisummaga lepingute kasutamine, kooskõlastada kavandatavad taristuhanked kogu transpordisektoris ja sellest väljaspool ning süsteemselt tegeleda Rail Balticu projektist tulenevate riskidega. Keskpikas perspektiivis peaks üks põhieesmärk olema põhjaliku hankemenetluse juhendi koostamine, milles käsitletakse enamat kui ainult pakkujate valimise etappi.

5. Suhtuda transpordiprojektide tarbeks avaliku ja erasektori partnerluste rakendamisse ettevaatlikult ja rakendada neid strateegiliselt.

Avaliku ja erasektori partnerlused võivad transporditaristu puhul olla tasuvamad vaid kindlatel juhtudel. See on tõenäoline ainult juhul, kui taristuettevõtja saab kasutajate nõudlust teenuse kvaliteedi kaudu tugevalt mõjutada (olukorras, kus kasutajad ei sõltu teenusest täielikult). See kehtib sageli lennujaamade ja meresadamate kohta; maantee- ja raudteetaristu puhul see üldiselt nii ei ole. See ilmneb ulatuslikest ITF-i uuringutest. Sellele vaatamata otsustatakse lepingumudeli valimisel tihti avaliku ja erasektori partnerluste kasuks – põhjustel, mis pole seotud tõhususega. Ühe soovimatu stiimuli selleks loob asjaolu, et mõned raamatupidamisstandardid ei nõua avaliku ja erasektori partnerluste raames võetud maksekohustuste kajastamist riigivõlana. Paremate taristuga seotud tulemuste saavutamiseks on riigihangete ja institutsioonide korralduse parandamine üldjuhul parem variant kui avaliku ja erasektori partnerlused. Kui avaliku ja erasektori partnerlusi soovitakse siiski kasutada, peaks see toimuma terviklikus parimate tavade raamistikus, mis sisaldab häid ja üksikasjalikke juhiseid avaliku ja erasektori partnerluste ettevalmistamiseks, hankimiseks ja haldamiseks.

6. Laiendada transporditaristu kasutamise maksustamist ja luua samal ajal stiimuleid säästva liikuvuse ja tõhusa transpordisüsteemi tagamiseks.

Eestis rakendatakse kasutusmakse praegu suhteliselt vähe. Sõiduautodele ja väikeveokitele on maanteetaristu kasutamine tasuta. Raskeveokitele saab teemaksukleebise väga väikese tasu eest. Paljudes Eesti linnades kaotati hiljuti ühistransporditasud. Kasutajate valikute suunamine tõhusama ja jätkusuutlikuma transpordisüsteemi poole nõuab olulisi hinnareforme. Maanteekaubavedudele kehtivat maksusüsteemi tuleks muuta ning erasõidukite maksustamise viis tuleks samuti ümber kujundada, ajendamaks liiklejaid kasutama tõhusamaid, vähem saastavaid sõidukeid ja autokasutajaid vahetama auto mõne säästlikuma transpordiliigi vastu. Ühistransport tuleks uuesti tasuliseks muuta, et tagada rahastamise stabiilsus ja võimaldada teha investeeringuid teenuse kvaliteedi parandamisse, mis on kasutajate arvu suurendamiseks hädavajalik. Samuti on hädavajalik toetada jalakäijatele ja jalgratturitele rohkema liikumisruumi andmist. Ainult tugevate hinnasignaalide ning avaliku ruumi mootorsõidukitelt aktiivsetele transpordiliikidele ümberjaotamise kaudu on võimalik saavutada arvestatav üleminek eraautode kasutamiselt ühistranspordiga, jalgrattaga ja jalgsi liiklemisele. Uuringu raames saadud mudeldamistulemuste järgi on seeläbi võimalik vähendada reisijate maanteeveol tekkivat CO2 heitkogust kuni 50% võrra. Auto- ja bussiparkide uuendamisega saaks seda veel 30% võrra vähendada.

7. Laiem kasutusmaksude rakendamine ühes asutuste reformimisega aitaks tagada hoolduse ja hangete tõhususe ning avaks uusi võimalusi taristu rahastamiseks.

Põhiliselt kasutusmaksudest rahastatav riigi omandisse kuuluv maanteetaristu haldamise ettevõte saaks rahastada maanteetaristu parendusi, ilma et ettevõtte maksekohustused suurendaksid Eesti riigivõlga. Riigieelarvest sõltumatu prognoositav rahastamisvoog aitaks üldjuhul tagada tõhusa hoolduse ja hangete kavandamise.

8. Arendada põhja- ja lõunasuunalist raudteekaubavedu, pöörates erilist tähelepanu konteiner-ühendvedudele.

Suurte nõudluse muutuste tulemusena on Eesti raudteekaubaveos fookus nihkumas ida-läänesuunaliselt mahtkaubaveolt kaupade transpordile mööda põhja-lõunakoridori. Eeldatakse, et Rail Baltic hakkab selles strateegias võtmerolli mängima. Selle nihke lõpuleviimiseks aga on veel palju tööd teha, sealhulgas tuleks Rail Balticu jaoks kasutusele võtta ühine juhtimismudel, et tagada selle tõhus toimimine. Samuti on hädatarvilik kohandada Eesti raudteekaubaveosüsteemi selliselt, et see oleks võimeline pakkuma tõhusaid ühendveoteenuseid ning suudaks selle toel hõivata osa rahvusvahelisest konteinerveoturust.

9. Eesti ei peaks püüdlema piirkondlikuks transpordikeskuseks saamise poole.

Eesti ei tohiks investeerida transporditaristusse ainult täiendava transiitliikluse ligimeelitamiseks. Üksnes transiitliiklust toetavaid taristuinvesteeringuid on majanduslikult raske õigustada. Selleks peaks transiitliiklus hüvitama kogu investeeringu maksumuse ja katma olulise osa enda tekitatud välismõjudega seotud kuludest. Kui neid tingimusi ei täideta, toimuks tegelikult transiitliikluse subsideerimine Eesti maksumaksja kulul. Lisaks on transiitliiklus olemuselt muutlik ning on seega pikaajaliste taristuinvesteeringute jaoks ebastabiilne pinnas. Rail Baltic on siinkohal erand, sest seda kaasrahastab tõenäoliselt enam kui 80% ulatuses Euroopa Liit. Sotsiaalne tasuvus peaks alati jääma üheks peamiseks kaalutluseks – ka siis, kui kulude katmise nõudeid otsustatakse leevendada, näiteks piirkondliku poliitilise ühtekuuluvuse eesmärkide saavutamiseks.

Lisa 7. KSH aruanne