

Kliimaministeerium

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

TEEKAART

TRANSPORT JA LIIKUVUS

Konkurentsivõimeline ja kliimakindel majandus

2026

TEEKAARDI EESMÄRGID

Transpordi ja liikuvuse teekaart on riigi visioon ja tegevusplaan, mis on Kliimaministeeriumile ning Regionaal- ja põllumajandusministeeriumile tööplaanide ja kavade koostamise alus transpordi ja liikuvuse sektoris. Transpordi ja liikuvuse teekaardi eesmärk on kaardistada ja prioriseerida tegevused, millega tagada inimestele ja ettevõtetele usaldusväärne, taskukohane ja kättesaadav liikuvus kogu Eestis. Sektori areng peab samal ajal toetama riigi pikaajaliste kliimaeesmärkide täitmist ning vähendama sõltuvust fossiilkütustest.

Teekaart annab suunised riigile, kohalikele omavalitsustele ja erasektorile, kuidas kujundada transpordisüsteem, mis:

- on energiatõhus ja madala heitega
- toetab majanduse arengut ja regionaalset tasakaalu
- on ligipääsetav ja toetab kvaliteetset elukekkonda

Dokument on koostatud koostöös ettevõtjate, teadus- ja arendusasutuste ning keskkonna-organisatsioonidega, et arvestada eri huvirühmade vaatenurki ja suurendada lahenduste rakendatavust.

EESMÄRGID:

Visioon:

Eesti transpordisüsteem on ligipääsetav, energiatõhus ja madala heitega ning toetab majanduse arengut ja regionaalset tasakaalu.

Transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise potentsiaal

Võrreldes 2022. aastaga:
2030. aastaks -24%;
2035. aastaks -37%;
2040. aastaks -55%.

Transpordisektori 2022. aasta heide on ligikaudu 2,49 miljonit tonni CO_2. Heite vähendamise potentsiaal võtab arvesse nii Eestile võetud eesmärke kui ka teiste sektorite võimalusi kasvuhoonegaaside heidet vähendada.



SEKTORI HETKESEIS JA TULEVIKUTRENDID

2024. aastal moodustas transpordisektor 21% Eesti kasvuhoonegaaside koguheitest. Peamine osa transpordisektori heitkogusest tuleb maanteetranspordist, moodustades 2024. aastal ligi 95% sektori heitkogustest. Maanteetranspordi kõige olulisemaks osaks on sõiduautod, mille heide on *ca* 54% kogu sektori heitest. Sõidukite säästlikumaks muutumine ei ole üles kaalunud suurenevat kilometraaži, mistõttu ei vähene ka heitkogused.

Statistikaameti andmete kohaselt tehakse endiselt palju sõite linnas autoga ka vahemaadel, mida oleks võimalik asendada säästvamate liikumisviisidega nagu jalgratas ja ühistransport.

Elektriautode energiakasutus ei kajastu maanteetranspordi heitena, sest elektri tootmisel tekkiv heide arvestatakse energiatootmise sektoris. Riigisisese laevanduse ja lennunduse heitkogused on alates 1990. aastast püsinud madalal tasemel väikeste kõikumistega.

Transpordi areng on üldjuhul seotud kütusehinna ja majanduskeskkonnaga, kuid Eestis on täheldatav madal kütuse hinnaelastsus – 2023. aasta majanduslangusest ja üle 9% inflatsioonist hoolimata püsis kütusetarbimine stabiilsena. See viitab, et liikumisvajadus on paljudele leibkondadele ja ettevõtetele vältimatu.

Maanteetranspordi ja linnalise liikuvuse jalajälje vähendamine on tihedalt seotud ruumilise arengu suunamisega, sest see, kuidas ja kuhu kujunevad elukohad, töökohad, haridus- ja teenuskeskused, määrab suurel määral igapäevaste liikumiste pikkuse ja valitava liikumisviisi. Kui asustuste ja teenuste paiknemine hajub ning uued arendused tekivad ilma kvaliteetse ühistranspordi, ohutu jalgsi- ja rattataristu ning mitmeliigilise ühendusteta, suureneb paratamatult autost sõltuvus, koos sellega energiakulu ja heide, ning väheneb inimeste elukvaliteet. Seega on kliimaeesmärkide saavutamiseks oluline, et planeerimisotsused toetaksid kompaktset ja segafunktsioonidega linnaruumi, kus igapäevased sihtkohad on lähedal ning liikumisvajadust saab katta eelistatult jalgsi, jalgratta või ühistranspordiga, mis omakorda vähendab vajadust kallite heitemahukate taristulaienduste järele.

Seega ei piisa üksnes sõidukipargi järkjärgulisest uuendamisest ning vaja on tegeleda ka säästvate liikumisviiside osakaalu kasvatamisega. Just liikumisviiside tasakaalustamine võimaldab samaaegselt vähendada heidet, suurendada energiasäästu ja parandada liiklusohutust. Linnades ja linnapiirkondades on vajalik tõsta säästvate liikumisviiside osakaalu. Arvestades elanikkonna vananemist muutub ühistransport järjest olulisemaks liikumisviisiks, tagades inimestele iseseisva ja ligipääsetava liikumisvõimaluse. Samaaegselt tuleb arvesse võtta Eesti hajaasustust ning vältida liigseid piiranguid majapidamistele ja ettevõtetele.

Merenduse ja lennunduse dekarboniseerimisel on võtmetähtsusega uute tehnoloogiate ja kütuste kasutuselevõtt viisil, mis säilitab ettevõtete konkurentsivõime. Üleminek peab tuginema tehnoloogilisele küpsusele, rahvusvahelistele konkurentsitingimustele ning taristu ja investeerimiskindluse tagamisele.

Transpordi valdkonna kokkuvõte

Liikuvusega seotud arengud

Kui viimase 20 aasta jooksul on autokasutus kasvanud paljuski maapiirkondades, siis viimasel kümnendil on suurim kasv toimunud just linnalistes piirkondades – 46%-lt 54%-le.

Liinimahtude ja sõitjate arvu vahel esineb tugev seos – ühistransporti kasutatakse rohkem seal, kus see on kättesaadavam. 2021. aasta elanike liikumisuuringust selgus, et inimesed eelistavad autot, kuna ühistranspordiliinid ei kata vajalikke marsruute, graafikud ei sobi ja peatused on ebasobivas kohas. See osutab vajadusele investeerida kvaliteetsemasse ja paindlikumasse ühistranspordivõrgustikku.

Peamised suunad, millega tuleb tegeleda on taristu, ruumiline areng ja tarbijakäitumine.

Teetranspordi heite vähendamine eeldab:

- paremat ühistransporditeenust,
- kestliku ruumilise arengu põhimõtete jälgimist,
- jalgsi ja rattaga liikumiste arendamist,
- teede hea seisundi tagamist[2],
- turupõhist üleminekut säästlikumatele kütustele ja sõidukitele,
- käitumuslikke muutusi elanikkonna seas.

Näiteks moodustab Tallinna ja Tartu sõiduautode läbisõit 30% kogu Eesti omast. Hinnanguliselt võiks linnapiirkondades kuni 20% tänastest autokasutajatest eelkõige tööpäevadel osadeks liikumisteks valida alternatiivina ühistranspordi või jalgratta, kui liikumisvõimalused on piisavalt mugavad ja konkurentsivõimelised.



[2]Halb teekate (IRI tasasuse ja teegeomeetria halvenemine suurendab veeremi takistust) suurendab kütusekulu (sh pikendab elektrisõidukite sõiduulatust), heitmeid ja müra märgatavalt, samas kui heas seisus ja hooldatud teed vähendavad müra, CO_2 ja muid saasteid.

Alternatiivkütused

Transpordikütused on täna valdavalt fossiilsed ja imporditud. Alternatiivkütustele üleminek võimaldab impordisõltuvust veidi vähendada. CO_2 vabade või vähese heitega kütuste tehnoloogia teekaardis[3] on analüüsitud Eesti tarbimist ja tootmisvõimekust. Suurim tootmispotentsiaal on biometaanil (*max ca* 0,8-1 TWh) ja taastuvelektril. Biometaani tervikahela puhul on toetused ja regulatsioon olnud kriitilise tähtsusega: alates selle tootmisest, kasutamisest ühistranspordis kuni sisestuspunktide rajamiseni. Käesoleva kümnendi lõpus nähakse biometaanil rolli lisaks transpordile ka juhitava elektritootmise tagamisel. Samas jääb biometaan alternatiiviks bussides ja veokites veel järgmise 10 aasta jooksul. Biomassist kütuste tootmise teeb vähetasuvaks tooraine hajutatus ning teisalt vajalik mastaap, e-kütuste puhul ka suur energiamahukus.

Elektrisõidukitele üleminek toimub valdavalt turupõhiselt, mõningase toetusega laadimistaristu rajamiseks, varasemalt ka autode ostmiseks. Raskeveokite üleminek elektrile[4] toimub pigem tuginedes mitteavalikele laadimisvõimalustele, et optimeerida kulusid. Vesiniku kasutuselevõtt eeldab odavat elektrit ja mahukaid taristuinvesteeringuid ning ei ole veel keskpikas perspektiivis mõistlik. Riigi kaasrahastatud pilootprojektide[5] tulemused annavad ilmselt rohkelt teadmisi selle tehnoloogia praktikas kasutamise osas. Üleminekukütusena on oma roll ka HVO-l, mida on võimalik kasutada olemasolevate tehnoloogiatega.

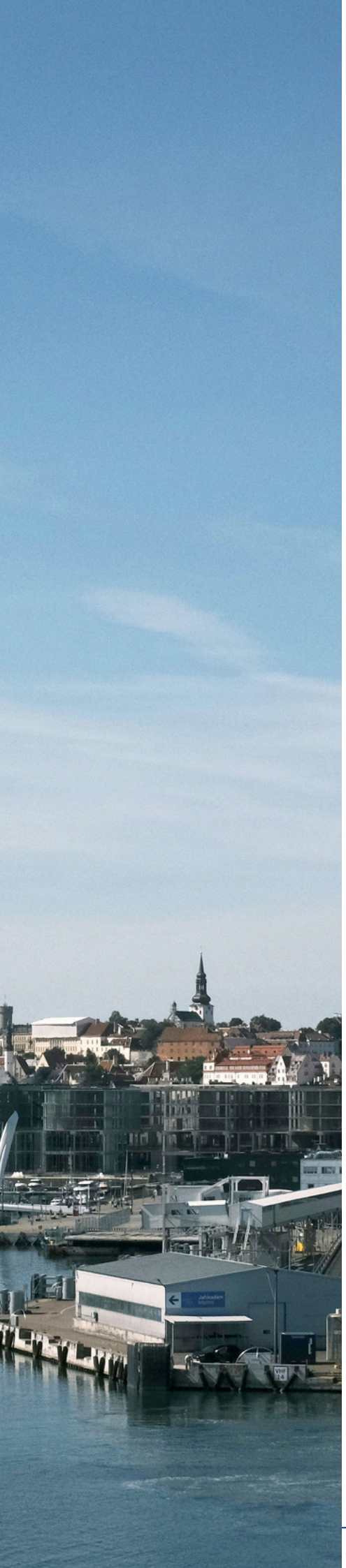
LENNUNDUSE JA MERETRANSPORDI KASVUHOONEGAASIDE HEITE TRENDID

Lennundus

Eesti kliimaeesmärkide arvestusse kuuluvad siseriikliku lennunduse ja merenduse heitkogused. Rahvusvahelise lennunduse ja merenduse heitkogused kuuluvad ELi ülesesse arvestusse, kuid riigina on vajalik tegeleda mõlemaga, ning rahvusvahelise merenduse puhul eriti sellise vaatega, mis aitab tagada meie ettevõtete konkurentsivõime. Euroopa lennundussektori kasvuhoonegaaside heitkogused moodustasid 2022. aastal 12% transpordisektori ja 4% kogu Euroopa Liidu ning Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni heitkogustest. Suurimat vähendamispotentsiaali nähakse kestlikes lennukikütustes (SAF), mille kasutuselevõtt võiks 2050. aastaks vähendada netoheidet kuni 47%. Samas moodustas globaalne SAFi tootmine 2024. aastal vaid 0,53% kogu reaktiivkütuse kasutusest ning jääb kaugele alla seatud eesmärkidest – tootmisvõimsuse märkimisväärne laiendamine on vältimatu[6]. Eestis on kestliku lennukikütuse kasutamine kohustuslik 1. jaanuarist 2025. aastast arvates, ent praktikas on kestliku lennukikütuse tootmis- ja tarneraskused võimaldanud seda Tallinna lennujaamas pakkuda alles septembrist 2025.

Eesti siseriiklik lennundus moodustas 2023. aastal vaid 0,21% transpordisektori kogukasvuhoonegaaside heitkogustest.

[3] CO_2 vabade või vähese heitega kütuste tootmine ja tarbimine, tehnoloogia teekaart, 2025
[4] Elektromobiilsuse laadimistaristu, tehnoloogia teekaart, 2025
[5] https://www.kik.ee/et/uudised/riik-toetab-nelja-rohevesiniku-projekti-405-miljoni-euroga
[6] EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf



Merendus

Meretransport moodustab 14,2% Euroopa Liidu transpordisektori CO_2 heitkogustest, jäädes maanteetranspordi järel teisele kohale ja olles peaaegu võrdne lennundussektoriga. Alates 2015. aastast on meretranspordi CO_2 heitkogused igal aastal kasvanud (v.a 2020. aasta), ulatudes 2022. aastal 137,5 miljoni tonnini.

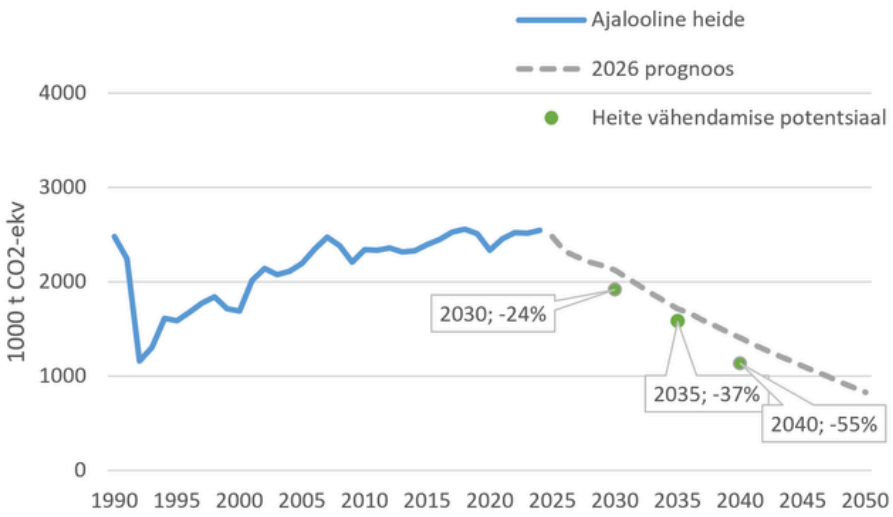
Eesti siseriikliku meretranspordi kasvuhoonegaaside heitkogused on aastatel 1990–2023 kõikunud vahemikus 12 000 kuni üle 25 000 tonni CO_2 ekvivalenti aastas. Heitkogused varieeruvad aastati oluliselt, seega ei ole ajavahemikus tuvastatav selge kasvav ega kahanev suundumus – heitkoguste muutused on olnud ebaühtlased ja sõltunud mitmetest teguritest, nagu kütusehind ja jääolud. Siseriiklik meretransport moodustas 2023. aastal 0,76% Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogustest.

Meretranspordi dekarboniseerimise peamine takistus on sobivate alternatiivkütuste vähesus. Laevade pikk eluiga – sageli 30–40 aastat, mõnel juhul üle 50 aasta – tähendab, et kütusevalik peab olema pikaajaliselt läbimõeldud või tuleb laevaomanikul teha ulatuslikke investeeringuid, et nõuetele vastavus tagada, mis omakorda halvendab sektori konkurentsivõimet Läänemere piirkonnas tuleb samuti arvestada jäätingimustes navigeerimisega. Jäätingimustes navigeerimine on seotud ka meresõiduohutuse tagamisega, mille tõttu ei ole laevadel võimalik jääoludes kasutada meetmeid, mida on võimalik rakendada jäävabades vetes.

Laevandussektoril tuleb teha valik mitme võimaliku kütusevariandi – metanool, ammoniaak, vesinik, elekter - vahel, mille tehnoloogiline küpsus ja taristuvalmidus on ebaühtlane. See muudab investeerimisotsused laevaomanikele ebakindlaks, kalliks ning omakorda aeglustab üleminekut madala heitega lahendustele. Sadamate puhul on oluline selgus, millistele kütustele investeeringuid planeeritakse, ning vajadus ühtsete laadimisstandardite järele, et tagada kütuse kättesaadavus sadamates. Üldjuhul sadamad punkerdamistaristusse ei investeeri, kuna punkerdamine toimub kas paakautodelt või punkerdamislaevadelt, aga välistada ei saa sadamaid, mis on sellise tee valinud, seega on sadamatele vajalikud ühtsed punkerdamise ohutusstandardid, sest igal juhul peab punkerdamine olema ohutu. Laadimistaritu rajamine sadamatesse, millele kehtivad Fuel EU nõuded, nõuab sadamalt ulatuslikke lisainvesteeringuid. Tööstuse teekaart katab ka laevade ümberehituse, merenduse robootika ja energialahendusi eelkõige sektori kasvuvõimaluste ja ekspordipotentsiaali võtmes

Transpordisektori kliimapoliitiline raamistik

Transpordisektori heitkoguste vähendamine on oluline nii Eesti kui ka Euroopa Liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks. Euroopa Liidu tasandil tulenevad peamised kohustused muu hulgas Euroopa kliimamäärusest ja jõupingutuste jagamise määrusest, mille kohaselt peab Eesti vähendama transpordist, põllumajandusest, jäätmemajandusest, hoonetest ning tööstuslikest protsessidest ja toodete kasutamisest pärinevaid kasvuhoonegaaside heit-koguseid kokku 24% aastaks 2030 võrreldes 2005. aastaga. Kui kohustust ei täideta, võib Eestil tekkida vajadus osta puudujäägi katmiseks teistelt liikmesriikidelt heiteühikuid. Samuti näeb taastuvenergia direktiiv ette, et 2030. aastaks peab taastuvenergia osakaal energia lõpptarbimises olema 26% või kasvuhoonegaaside heite vähendamine -14%. 2024. aastal oli taastuvenergia osakaal transpordis *ca* 7,71%.



Joonis 1.Transpordisektori kasvuhoonegaaside heide: ajalooline muutus, prognoos ja vähendamise potentsiaal.

Lisaks on laienemas heitkogustega kauplemise süsteem hoonete ja transpordikütustele (HKS2). Selle meetme täpne mõju transpordisektorile sõltub kütusehindade ja turuarengu dünaamikast, kuid võimalikku mõju on võimalik leevendada alternatiivkütustele ja elektrile üleminekuga ning säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamisega.

Eesti kliimaeesmärgid on sätestatud riiklikes strateegiates ja arengukavades, sealhulgas strateegias "Eesti 2035", kliimapoliitika põhialustes, kliimamuutustega kohanemise arengukavas ning riiklikus energia- ja kliimakavas. Rahvusvahelises meretranspordis kujundab heitkoguste vähendamist Rahvusvahelise Mere-organisatsiooni (IMO) regulatsioon, mille eesmärk on saavutada laevanduses nullilähedased heitkogused aastaks 2050.

Olemasolevad meetmed ei ole siiski piisavad, et tagada transpordisektori heite oluline vähenemine aastaks 2030. Seetõttu tuleb rakendada täiendavaid süsteemseid meetmeid. Oluline hoob on modaaljaotuse muutmine: Transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärk on, et 2030. aastaks toimuks 60% kooli- ja töölesõitudest jalgsi, jalgrattaga või ühistranspordiga (praegu ligikaudu 40%). Lisaks seab Eesti rattastrateegia sihiks, et 2040. aastaks tehakse 13% kõikidest sõitudest jalgrattaga.



Teekond vähese heitega transpordisektorini aastaks 2040

- Aastaks 2030 on Eestis üle 31 000 elektriauto ning umbes kaks kolmandikku linnade ja regionaalsest ühistranspordist kasutab alternatiivkütuseid, sealhulgas biometaani, elektrit ja HVO-d. Rail Baltic on kasutuses alates 2031. aastast ning vähemalt üks saarte ja mandri vaheline parvlaev töötab alternatiivkütusel. Tallinnas on välja ehitatud uusi trammiliine ning jätkuvalt kehtivad mootorsõidukite aasta- ja registreerimismaks. Lisaks on rakendatud täiendavaid meetmeid, mis hõlmavad investeeringuid ratta- ja jalgteedesse, avaliku sektori sõidukite elektrifitseerimist ning pikemate ja tõhusamate autorongide kasutuselevõttu.
- Aastaks 2035. on suuremates linnades, sealhulgas Tallinnas, Tartus ja Pärnus, taksod ja sõidujagamise, kuller- ja kaubaveoteenuse sõidukod valdavalt elektrilised. Linnaplaneerimine tugineb kvaliteetsele linnaruumile, sh ühistranspordi kättesaadavusele, säästvale liikuvusele ning liikluse rahustamisele ja ohutustamisele. Maakonnaliinibussid kasutavad olulises osas alternatiivkütuseid ning raudteedel on alustatud üleminekut integreeritud taktipõhistele sõiduplaanidele koos vajalike taristumuudatustega.
- Aastaks 2035 ulatub elektriautode arv Eestis ligikaudu 115 000-ni ning suuremate linnade ühistransport toimib täielikult alternatiivkütustel. Lisaks töötab teinegi Saaremaa ja mandri vaheline parvlaev alternatiivkütusel ning rakendatud on täiendavaid meetmeid raskeveokite alternatiivkütustel, sh biometaanil põhineva transpordi soodustamiseks. Tallinna–Viljandi raudteeliinil teenindatakse reisijate vedu nullheite-tehnoloogial reisirongidega.
- Aastaks 2040 kasvab elektriautode arv ligikaudu 240 000-ni ning linnade ühistransport põhineb täielikult elektril või muul nullheite tehnoloogial. Soodustatakse raskeveokite vesiniku ja elektritehnoloogia kasutust.



Sektori konkurentsivõime võimalused ja riskid

VÕIMALUSED

- Jalgrattataristu laiendamine linnades ja asulates võimaldaks luua ligipääsetava ja kasutajatele soodsama alternatiivi igapäevaseks liikumiseks.
- Ühistranspordi arendamisel (sh nõudepõhine ühistransport) on suur potentsiaal pakkuda taskukohast liikumisvõimalust ning vähendada autost sõltuvust, eriti maapiirkondades.
- Alternatiivkütuste (nt elekter, biometaan, vesinik) kasutuselevõtu soodustamine transpordisektoris pakub lisaks heitkoguste vähendamisele võimalust fossiilkütuste hinnakasvust põhjustatud hinnamõju vähendamiseks.
- Elektrilaadimistaristu arendamine nii sõiduautodele kui ka raskeveokitele tõstab kasutajamugavust ning lisab usaldusväärsust teenuse toimimisele.

RISKID

- Hajaasustuses on ühistranspordil kahtlemata oma roll, kuid see ei suuda konkureerida sõiduautoga.
- Kütuse hinnaelastsus on väga madal – tarbijad ei ole hinnatõusude suhtes tundlikud ning hinnamuutus mõjutab tarbimist vaid vähesel määral
- Merenduse ja lennunduse kasvuhoonegaaside vähendamise peamised riskid on seotud alternatiivkütuste piiratud kättesaadavuse, investeeringute kõrge hinna ning tehnoloogiate ebapiisava küpsusega, mis muudavad investeerimisotsused keerukaks ja võivad pidurdada sektorite dekarboniseerimist ja konkurentsivõimet.
- Elektrilaadimistaristu arendamine suurematest linnadest kaugemal on investeeringu mõttes mittetasuv, sest kasutajaid on (esialgu) vähe. Seetõttu puudub ka erasektoril huvi sellisteks investeeringuteks. Eriti keeruline on olukord raskeveokite laadimistaristu arendamisega, sest investeeringu maksumus on väga suur ning kasutajaid olematu arv.
- Turupõhiselt rajatakse elektrilaadijaid eramute juurde ja põhimaanteede äärde ning keskustesse (kallis kWh), mis ei lahenda linnades korterites elavate inimeste elektriautode laadimisvajadusi soodsaks öiseks laadimiseks.

OLEMASOLEVAD MEETMED

Riik on transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks juba rahastanud mitmeid tegevusi, mis loovad eeldused nii modaalnihkeks, sõidukipargi tehnoloogiliseks üleminekuks kui ka logistikasüsteemi tõhustamiseks.

Ühistransport ja säästev linnaline liikuvus

Suurim rahastuse maht on suunatud ühistranspordi ja säästva linnaliikuvuse arendamisele. Selle alla kuuluvad:

- investeeringud Rail Balticu rajamisse
- olemasoleva raudtee elektrifitseerimine
- reisirongide uuendamine
- taktipõhise graafiku kasutuselevõtuks vajalike taristumuudatuste ettevalmistamine
- linnade säästlike liikumislahenduste toetamine, sh Tallinna uute trammiliinide rajamine
- jalgratta- ja jalgteede arendamine ning multimodaalsete transpordisõlmede loomine KOVidele eraldatud toetus ühistranspordi veeremi ja taristu keskkonnasõbralikuks uuendamiseks

Nende tegevuste rahastamiseks on riik eraldanud mitmesuguste fondide kaudu kokku ligikaudu 1 miljard ja 787 miljonit eurot.

Alternatiivkütused, taristu ja sõidukipark

Teine oluline rahastussuund on alternatiivkütustel põhineva taristu ja sõidukipargi arendamine. Selle alla kuuluvad:

- alternatiivkütuste tankimis- ja laadimisvõrgustike rajamine
- elektrilaadimistaristu loomine korterelamute ja eramute juurde
- vesiniku kasutamise pilootprojektide toetamine
- elektriautode, taksode ning avaliku sektori sõidukite soetamise ja kasutuselevõtu toetused
- liinibusside ülemineku rahastamine alternatiivkütustele eesmärgiga viia 2030. aastaks kõik maakonnaliinide bussid biometaanile või elektrile

Rahastus pärineb mh ELi heitkogustega kauplemise tulust ja taastuvenergiatoetustest. Selleks on riik eraldanud ligikaudu 160 miljonit eurot.

Logistika ja merendus

Kolmanda kategooriana on rahastatud meetmeid, mis aitavad suurendada logistikalahenduste tõhusust. Nende hulka kuuluvad:

- raskeveokite ajapõhise teekasutustasu kehtestamine
- sadamate alternatiivkütuste ja elektrilaadimistaristu arendamine
- siseriiklike parvlaevade üleminek süsinikuneutraalsusele
- kalalaevastiku energiatõhususe parandamine

Neid meetmeid on rahastatud nii riigieelarvest kui ka ELi moderniseerimis- ja ühtekuuluvusfondidest. Selleks on riik eraldanud ligikaudu 437 miljonit eurot.

Toetavad tegevused

Lisaks on rahastatud mitmeid horisontaalseid ja kohalikke tegevusi, sealhulgas:

- säästva autojuhtimise edendamine
- ühistranspordi ligipääsetavuse parandamine
- kliimaeesmärkidega kooskõlas olevate pilootprojektide toetamine KOVides

Selleks on riik eraldanud ligikaudu 20 miljonit eurot.

Fiskaalmeetmed

Autode registreerimis- ja aastamaks.



TÄIENDAVAD MEETMED

Lisaks olemasolevatele meetmetele on teekaardis seatud visooni ja heite vähendamise potentsiaali saavutamiseks transpordi ja liikuvuse valdkonnas vaja ellu viia järgmised lisategevused:

Säästva liikuvuse osakaalu suurendamine

Vajalik on suurendada jalgsi, jalgratta ja ühistranspordi osakaalu töö- ja kooliteekondades. Selleks tuleb investeerida uute jalg- ja jalgrattateede rajamisse, arendada ühistranspordist lähtuvat planeerimist. Samuti tuleb soodustada erasõiduautode elektrilaadimistaristu rajamist korterelamute ja eramute juurde, et toetada elektriautode kasutuselevõttu linnades.

Transporditaristu süsinikujalajälje vähendamine ja funktsionaalsuse tõstmine

Vajalik on edasi arendada raudteetaristut – sealhulgas viia ellu raudtee elektrifitseerimine ja integreeritud taktipõhiste sõiduplaanide kasutuselevõtt, luua täiendavaid trammiliine Tallinnasse. Investeeringud taristusse loovad eelduse taktipõhise seostatud liinivõrgu loomiseks, teenuse atraktiivsuse ja ligipääsetavuse tõstmiseks ning keskkonnamõju vähendamiseks. Investeeringud raudteesse võimaldavad senisest enam ära kasutada kiire rongiliikluse eeliseid ühistranspordi atraktiivsuse tõstmisel ning aeg-ruumiliste vahemaade vähendamisel Eesti eri piirkondade vahel vähendades seeläbi dotatsioonivajadust.

Uute bussipeatuste ja liikuvuskeskuste rajamine parandab ühistranspordi kättesaadavust ning muudab ümberistumise reisijate jaoks turvalisemaks ning mugavamaks. Pakutav teenus peab regionaalse katvuse kõrval olema ka ligipääsetav kõigile kasutajagruppidele, sh nii lastele, eakatele kui ka puuetega inimestele. Selleks kavandatakse meetmed ühistranspordile ligipääsetavuse parandamiseks ning toetatakse ja motiveeritakse kohalikke omavalitsusi ja teisi taristuhaldajaid nende elluviimisel.

Samuti on vajalik sadamate alternatiivkütuste ja elektrilaadimistaristu arendamine, suuremate linnade taksode, sh sõidujagamisplatvormi taksode elektrile viimine ning pikemate ja tõhusamate autorongide kasutuselevõtt, mis eeldab olemasoleva taristu kohandamist.

Sõidukipargi üleminek nullheitega tehnoloogiatele

Järk-järguline üleminek elektri-, vesiniku- ja biometaanil töötavatele sõidukitele. See hõlmab nii avaliku sektori autopargi elektrifitseerimist, linnaliinibusside elektrifitseerimist kui ka regionaalse bussiliikluse viimist alternatiivkütustele ning kõigi parvlaevade üleminek süsinikuneutraalsele kütusele.

Logistikasektori tõhustamine ja heite vähendamine

Logistikasektoris on võimaluseks alternatiivsete kütuste kasutuselevõttu raskeveokites, samuti veoskeemide optimeerimist ja veokite koguarvu vähendamist tänu tõhusamatele lahendustele. Samuti on oluline toetada meretranspordi innovatsiooni, näiteks kliimasäästlike meretehnoloogiate keskuse loomise kaudu, mis aitab laevu ümber ehitada taastuvenergiale üleminekuks. Potentsiaal on ka mitmeliigiliste vedude soodustamisel ning kaubaveoterminalide rajamisel.

- Eesmärke toetav poliitikaraamistik ja turu kujundamine

  Selleks, et lisameetmed tooksid soovitud mõju, tuleb kujundada stabiilne ja etteaimatav regulatiivne keskkond. See hõlmab ühistranspordist lähtuva planeerimise juurutamist, sõidukite energiamärgistuse ja kütusekvaliteedi nõuete ajakohastamist, maksupoliitika sidumist keskkonnaeesmärkidega ning toetuste fokusseerimist madala sissetulekuga sihtrühmadele. Samuti tuleb tihendada koostööd teadusasutustega, et hinnata tehnoloogiate mõju ning kujundada tõhusad stiimulid turu ümberkujundamiseks.

- Maakonna bussiliinidel elektribusside laiem kasutuselevõtt ja nõudepõhise ühistranspordi laiapõhjaline juurutamine

  Soetatakse uutesse maakonna bussiliinide avalike teenindamise lepingutesse elektribusse ja Liikuvusvaesusega piirkondades laiendatakse nõudepõhise transpordi kasutuselevõttu..

- Taktipõhise liinivõrgu ülesehitus

  Liinivõrgu muudatuse käigus töötatakse liikuvusanalüüsi tulemuste alusel välja uus liinivõrk regulaarsete intervallidega sõiduplaanidele (ehk taktipõhisusele) tuginedes, mis on eelduseks tõhusale liinide omavahelisele sidumisele. Võrgu ülesehitusel luuakse liinide hierarhia, mille eesmärgiks on ebatõhusa liiniläbisõidu vähendamine, töökohtade ja teenuste kättesaadavuse parandamine ning ühendusaegade lühendamine. Mõeldakse peamiselt rongiliiklust, kuid võimalusel ka maakonnaliini busse. Meede keskendub ühistranspordi teenuse arendamise läbi kasvuhoonegaaside vähendamisele.

- Ühtne piletisüsteem

  Ühtne piletisüsteemi juurutamine, mis soosib reisirongi, linnaliinide ja maakonnaliinide ristkasutust ja ümberistumist ning võimaldab koos taktipõhise liinivõrguga vähendada liinide dubleerimist (nt rong vs. maakonnabuss) ja muutes teekonna planeerimise ja piletite soetamise reisija jaoks lihtsamaks. Selleks peavad erinevad teenusepakkujad tegema omavahel senisest oluliselt tihedamat koostööd, et pakkuda reisijale nii mugavaid IT-lahendusi kui ka selget tariifistruktuuri.

- Säästvat liikuvust toetava ruumilise planeerimise edendamine

  Säästvat liikuvust toetava ruumilise planeerimise juurutamine ja tugevdamine, et vähendada maantee-transpordi ja linnalise liikuvuse jalajälge läbi lühemate igapäevateekondade ning suurema jalgsi, jalgratta ja ühistranspordi kasutuse. Hõlmab ühistranspordist lähtuva planeerimise rakendamist ning kompaktse ja segafunktsioonidega asustuse eelistamist, et uued elamu- ja tööpiirkonnad paikneksid kvaliteetse ühistranspordi, kergliikluse ja teenuste vahetus läheduses.

- Biogaasi teekaardi tegevuskava rakendamine[7]

  Teekaardi eesmärk on suunata riiklikke ja piirkondlikke arendustegevusi, määratledes biogaasi rolli süsiniku jalajälje vähendamises, energiajulgeoleku tugevdamises ja ringmajanduse edendamises. Tegevused jagunevad viide põhisuunda: 1. Jäätmete ja kõrvalsaaduste suunamine biogaasi tootmisse; 2. Gaasitehnoloogiate ja taristu arendamine ning toimimise tagamine; 3. Konkurentsivõime tagamine võrreldes teiste kütustega; 4. Võrdsete turutingimuste loomine taastuvenergia allikate vahel; 5. Uute tehnoloogiate ja ressursside kasutuse laiendamine. Lähiperspektiivis jääb prioriteediks olemas-olevatele tootmisvõimsustele stabiilse turu tagamine, sealhulgas gaasiveokite ja ühistranspordi kütusena.

[7] https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2025-10/Kestliku%20biogaasi%20tootmise%20ja%20kasutuselev%C3%B5tu%20suurendamise%20teekaart.pdf

Peamised investeeringutest tulenevad mõjud[8]

Transpordisektori üleminek madala või nullheitega tehnoloogiatele, säästvate liikumisviiside edendamine ning taristu arendamine toovad kaasa olulise rahalise mõju investeeringute faasis. Investeeringute järgselt kaasneb lisaks majanduslikule mõjule ka sotsiaalne mõju, mis avaldub eelkõige tarbijate/teenuse kasutajate käitumuslikes eelistustes. Seega mõjutavad investeeringud positiivselt mitmeid majandusharusid, sotsiaalset heaolu ning keskkonna jätkusuutlikkust.

Majanduslikest mõjudest on oluline eristada transporditaristu investeeringute ajal loodava efektiga ja seejärel opereerimise/kasutamise ajal tekkiva mõjuga. Kuigi investeeringud varieeruvad taristust tehnoloogiani, siis üldistavalt saab investeeringute faasis tekkivat sotsiaalmajanduslikku mõju iseloomustada järgmiste tegevusvaldkondade kaudu:

- konsultatsiooni- ja projekteerimissektor: tehniline projekteerimine ja planeerimine;
- ehitus- ja insenertehniline sektor: teedeehituse, raudtee-elektrifitseerimise, trammiliinide ja jalgrattataristu rajamise peatöövõtjad ja alltöövõtjad;
- transpordi ja logistika sektor: materjalide transport;
- materjalide ja tehnoloogia tarnijad (töötlev tööstus): elektrisüsteemide, raudteeveeremi, trammide ja laadimistaristu tootjad ning tarnijad. Jalgrattateede ja jalakäijate infrastruktuuri ehitusmaterjalide pakkujad.

Investeeringute faasis suureneb tööhõive kasv ja materjalide kasutus, mistõttu luuakse täiendavat lisandväärtust ja panustatakse SKP kasvu. Järgnevalt on arvutatud investeeringute mõju majandusele, kus investeeringute summa jaotati proportisonaalset aastatele ning mõju vaadeldakse perioodile 2026–2030 (keskpikk ajahorisont). Investeeringu mõjude hindamiseks on kasutatud sisend-väljund tabelitel baseeruvat Leontiefi mudelit, mille metoodika on kirjeldatud Eurostati poolt. Kuna planeeritud investeeringute periood on pikk (2026–2040), siis on vajalik täiendav mõju hindamine aastal 2035.

Avaliku sektori investeeringute kogumaht: 390 mln € mis on pikaajalise mõjuga säästva liikuvuse arendamise, transporditaristu süsinikujalajälje vähendamise ning teiste täiendavate meetmete finantseerimise summa. Mõju hindamiseks arvutati investeeringu summa proportsionaalselt aastatele 2026–2035.

Impordi osakaal ja kogumaht investeeringutest: kokku 53,7% ehk 209,6 mln €. Impordi osakaal on leitud sisend-väljund tabeli vahetarbimise ajaloole tuginedes, kus ilmneb märkimisväärne metalli ja metalltoodete, aga ka elektriseadmete ning transpordivahendite sisseost välisriikidest. Impordiks kuluv raha ei mõjuta Eesti majandust.

Prognoositav lisandväärtuse kasv (panus SKPsse):120,7 mln € (reaalhindades 112,2 mln €); 0,03%;

Mõju tööhõivele: 320 lisandunud töötajat kaasnevates sektorites investeeringute elluviimiseks;

[8] Kliimaministeeriumi analüütikute hinnangud; Statistikaamet: tabelid RAT00003, RAT000030, RAT00001; Eurostat Manual of Supply, Use and Input-Output Tables - Products Manuals and Guidelines - Eurostat

Pärast investeeringut laieneb kasusaajate ring ja mõju rõhuasetus liigub teenuste pakkumisele ning selle kvaliteedile. Opereerimise/kasutamise ajal tekib mõju järgmistes valdkondades:

Ühistranspordi operaatorid – raudtee- ja trammiliinide, bussiliinide ning taristusõlmede haldajad saavad kasutada uut ja efektiivsemat taristut, vähendades käituskulusid ning pakkudes kvaliteetsemat teenust. Maantee- ja raudteetranspordisektori konkurentsivõime paraneb, kuna arendatud infrastruktuur ja uued sõidukid võimaldavad efektiivset veondust.

Lõppkasutajad – reisijad ja elanikud, sh ärivaldkonna töötajaskond – kiirem, mugavam ja keskkonnasõbralikum ühistransport parandab inimeste elukvaliteeti ja ligipääsu nii töökohtadele, aga ka teenustele. Jalgratta- ja jalgteede võrgustiku laiendamine soodustab tervislikke liikumisviise ja vähendab sõltuvust erasõiduautodest.

Energia- ja kütusetootjad – kodumaised biometaani jt säästlike mootorikütuste tootjad ja vesinikuenergia ettevõtted saavad turule püsiva nõudluse, mis soodustab investeeringuid tootmisvõimsustesse. 2030. aastaks on eeldatav biometaani tarbimine Eestis 370 GWh, mille eeldatav maksumus on 50-55 mln €.

Tankimis- ja laadimisvõrgustike haldajad – era- ja avalikud operaatorid, kes hakkavad hiljem teenima tulu elektri, vesiniku ja biometaani müügist transpordisektoris. Lisaks kaasatakse täiendavaid teenuseid, näiteks makselahendused ja hooldusteenused, mis loovad nii töökohti kui ka lisandväärtust.

Kohalikud omavalitsused – halduskulude vähenemine ja parem teenuste kvaliteet, sh ühistranspordi kättesaadavuse ja atraktiivsuse kasv. Avaldub mõju regionaalsele arengule. Elukvaliteedi tõus võib tõsta ka kinnisvaraväärtust ja soodustada ettevõtlust.

Keskkonnasektor ja tervishoid – õhusaaste, müratseme vähenemine ja aktiivsete liikumisviiside eelistamine avaldab positiivset mõju rahvatervisele, vähendades tervishoiu-kulusid ja suurendades elanike heaolu.

Opereerimise/kasutamise ajal on majanduslikult konkurentsivõimet parandav efekt, aga ka multiplikatiivne efekt kaasates teisi sektoreid. Mõningane majanduslik mõju avaldub ka inimeste tervishoiukulude vähenemises. Transpordisektori moderniseerimine soodustab innovatsiooni ja ettevõtlusaktiivsust, eriti taastuvenergia- ja tehnoloogiasektoris, luues eeldused uute teenuste ja toodete arendamiseks.

Transpordikulude kokkuhoid: nt pikemate autorongide ja uue taristu kasutuselevõtt vähendab veokulusid 50 mln € aastas (*ca* 15% väiksem kütusekulu, vähem juhte, vähem sõidukeid), sh sääst kütusekulult *ca* 27 mln €/a ning tööjõukuludelt ja investeeringu (remont, hooldus jm) kuludelt *ca* 23 mln €/a).

Tööjõu liikuvuse paranemine: 2024. aastal oli keskmine põhitöökohale jõudmise aeg ~23 min[9]. Tallinna–Harjumaa liiklusmudelis saavutatakse aastaks 2030 märkimisväärne ajavõit eeldusel, et rajatakse kiir-ühistranspordi koridorid, rakendatakse fooriprioriteet ja taktipõhised sõiduplaanid, parendatakse ümberistumis-sõlmi, rakendatakse nõudluse juhtimist (nt parkimis-/tipptunnitasu) ning määratletakse piletipoliitika (tasuta ühistranspordi variandiga). Nendel tingimustel on potentsiaalne ajavõit senistel bussikasutajatel keskmiselt 9–13 minutit ühe sõidu kohta ning autost ühistransporti üleminejatel umbes 2,5–6,8 minutit päevas[10] ning potentsiaalne modaalsusnihe kuni 10,9% senistest autokasutajatest ühistransporti. [11]

[9] TT232: keskmine põhitöökoha kaugus elukohast ning põhitöökohale jõudmise aeg 2024. aastal
[10] Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs.pdf
[11] Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs.pdf

Ühistranspordi osakaalu kasv: 2024. aastal käis tööle ühissõidukiga 18,3% hõivatutest[12]. Tallinna–Harjumaa liiklusmudelis saavutatakse 2030. aastaks märkimisväärne nihe ühistranspordi kasuks siis, kui luuakse eeldused: rajatakse kiir-ühistranspordi koridorid, rakendatakse fooriprioriteet ja taktipõhised sõiduplaanid, parendatakse ümberistumissõlmi, rakendatakse nõudluse juhtimist (nt parkimis-/tipptunnitasu) ning määratletakse piletipoliitika (tasuta ühistranspordi variandiga).

Liiklusõnnetuste vähenemine: 2024. aastal hukkus liiklusõnnetustes 100 000 elaniku kohta *ca* 5[13] inimest. Eeldusel, et rakendatakse järjepidevalt liiklusohutus-programmi taristumeetmeid ja kiiruse juhtimist, võib 2035. aastaks väheneda *ca* kahele hukkunule 100 000 elaniku kohta (TLAK).

CO_2 heite vähenemine: 2023. aastal oli CO_2 heitme näitaja 2 647,95 kt CO_2 ekv[14] TLAK seab 2035. aastaks transpordi heite tasemeks ~1700 kt CO_2-ekv/a ehk vähenemine 948 kt CO_2 ekv. Tallinna–Harjumaa liiklusmudelis saavutatakse 2030. aastaks CO_2 vähenemine ligikaudu 8–25 kt/a eeldusel, et rajatakse kiir-ühistransport koridorid, rakendatakse fooriprioriteet ja taktipõhised sõiduplaanid ja parendatakse ümberistumissõlmi, rakendatakse nõudluse juhtimist (nt parkimis-/tipptunnitasu) ning määratletakse piletipoliitika (tasuta ühistranspordi variandiga).[15]

Tervisemõju: Tallinna–Harjumaa liiklusmudeli järgi annab säästva liikumise (aktiivne liikumine, kiir-ühistransport/ kergrööbas) arendamisse investeerimine 2030. aastal potentsiaalset tervisetulu vahemikus *ca* 11,9–44,2 mln €/a; parima stsenaariumi realiseerumisel on tulemus suurusjärgus kuni *ca* 44,2 mln €/a (põhiosa aktiivse liikumise kasv *ca* 10,5–37,0 mln €/a, lisandub õhusaaste vähenemine kuni *ca* 5,0 mln €/a ja müra vähenemine kuni *ca* 2,17 mln €/a.[16]

Ka Eesti rattastrateegias on välja toodud, et ratastega tehtud liikumiste osakaalu suurenemise tulemusel on aastal 2040 jalgsi ja rattaga liikumiste sotsiaal-majanduslik säästtervisekuludelt *ca* 210 miljonit €/a. Võrreldes seniste trendide jätkumise stsenaariumiga on sääst 65 M€/a. Sõiduautode väliskulud on võrreldes trendistsenaariumiga 242 M€/a ja leibkondade kulutused autodele 550 M€/a väiksemad. Rattastrateegia rakendamise iga-aastane



[12] Statistikaamet: TT230: hõivatud soo ja töölkäimise viisi järgi; hõivatute osatähtsus (töölkäimise viisid kokku=100), %
[13] Liiklusaasta 2024_loplik.pdf
[14] Statistikaamet: SN11: säästva arengu näitajad ÜRO eesmärkide põhjal: Kasvuhoonegaasid transpordisektorist, tuhat tonni CO2 ekvivalenti
[15, 16] Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus ja tasuvusanalüüs.pdf

täiendav maksumus avalikule sektorile on *ca* 22M€/a, seega iga täiendav üks euro aktiivseid liikumisviise toetavasse taristusse toob Eesti ühiskonnale *ca* 4–8 € tagasi.[17]

Sektoritevahelised seosed

Transpordisektor on tihedalt seotud põllumajanduse, hoonete, jäätmekäitluse ja energeetikaga. Biojäätmete väärindamine biokütuseks, eeskätt biometaaniks, aitab vähendada fossiilkütuste kasutust ning toetab innovatsiooni ja tööhõivet, eriti maapiirkondades. Agrokütused nagu biogaas ja biodiislikütus aitavad vähendada transpordi süsinikuheidet, sidudes taastuvenergia põllumajandusjäätmete väärindamisega.

Transpordikasutust mõjutavad otseselt linnaplaneerimine ja liikuvuslahendused. Säästva liikumise edendamine eeldab investeeringuid jalg- ja rattateedesse, ühistransporti ning raudteeühendustesse koos linnaruumi targema planeerimisega, et tagada maksimaalne mõju säästvate liikumisviiside edendamisel.

Jalg- ja rattateede ning raudteetaristu rajamine loob töökohti ehitussektoris. Kodumaiste kütuste, nagu taastuvelekter ja biometaan, kasutuselevõtt suurendab tööhõivet energeetika-, transpordi- ja põllumajandussektoris. Pikemate ja raskemate autorongide kasutamine võimaldab vähendada transpordiettevõtete kulusid ligikaudu 50 miljonit eurot aastas, parandades seeläbi Eesti ettevõtete konkurentsivõimet ja ekspordivõimekust.

Konkurentsivõime tõstmiseks vajalikud tegevused (sh täiendõpe ja haridus)

Teekaardi elluviimine eeldab transpordisektori süsteemset võimekuse kasvu, mis ühendab konkurentsivõime ja kliimaeesmärgid. Selleks tuleb tugevdada teadmussiiret, tehnoloogilist suutlikkust ja institutsionaalset pädevust.

Oluline on:

- tagada teadmiste ja parimate praktikate liikumine sektorite ja tasandite vahel;
- arvestada kliimariske taristu planeerimisel ja hooldamisel;
- kavandada kestlikke ja elukaarepõhiseid taristulahendusi;
- tagada võrdne ligipääs liikuvusele, vältides sotsiaalse ebavõrdsuse süvenemist.

Täiend- ja elukestev õpe peab toetama nii avaliku kui ka erasektori spetsialiste, et oskused vastaksid tehnoloogia ja kliimanõuete arengule. Õppekavades tuleb tugevdada kliimakindluse, digilahenduste, andmepõhise juhtimise ning multimodaalse ja ligipääsetava liikuvuse käsitlust.

Konkurentsivõime tugevdamiseks tuleb soodustada teadus- ja arendustegevust, mis keskendub kliimakindlate lahenduste arendamisele, uute tehnoloogiate piloteerimisele ning kohalike omavalitsuste ja ettevõtete innovatsioonivõime kasvatamisele. Avaliku sektori roll on tagada stabiilne ja prognoositav raamistik, mis vähendab investeerimisriske ja toetab kestlike lahenduste turule jõudmist.

[17] Eesti rattastrateegia 2040

Täiendavad rahastusvõimalused

Erinevad ELi rahastusfondid, CO_2 enampakkumistulu, riigi ja erasektori või ülikoolide/erasektori koostöömudelid, erasektor. Uus Euroopa Liidu eelarveperiood on kavandamisel.

Kavandatud erasektori tegevused

Transporditaristu investeeringud on valdavalt avaliku sektori rahastada, selleks on võimalik ELi rahastuse kõrval kaasata nt EIB või EBRD laene (nt Ignitis rahastab elektrilaadimistaristu rajamist). Säästavale kütusele (elekter, biogaas, ka vesinik) üleminek on visa ning selleks on loodud ka rahalisi stiimuleid. Keskkonnasõbralike kütuste kasutust võiks soodustada ka maksupoliitika, lisaks nõuetele ja piirangutele.

Euroopa Investeerimisfondiga (EIF) võimaldab pankadel pakkuda liisingut eraklientidele elektrisõidukite ja ettevõtetele nii elektrisõidukite kui ka hübriidsõidukite ostmiseks EIF-i "Sustainable Loan" alamprogrammi raames soodsamatel tingimustel. Säästva transpordi toetamine soodsamate finantseerimistingimustega on efektiivne meetod sekkumiseks võrreldes riiklike otsetoetustega.



TEGEVUSED JA VAJADUSED

2026–2030

Tegevus		Vastutaja
Rail Baltica põhitrassi ehitus	Investeeringu kogumaksumus (EE) 3,1 miljardit eurot.	Rail Baltic Estonia, RB-Rail, KLiM
Jätkata korterelamute, eriti vanemate paneelmajade piirkondades, kodulähedaste laadijate paigaldamise toetusmeedet korteriühistutele ning KOVidele.	Näidisstsenaarumite põhjal: väikeelamu u 1194–11 952 €, korterelamu (10–20 punkti näitel) u 23 652–103 771 €, kontorihoone u 76 966–129 950 €, kaubandushoone u 460 936–908 856 €.	KOVid, korteriühistud, eraoperaatorid; KLIM kujundab nõuded ja toetusmeetmed, rakendab KIK.
Täita AFIR-i kergsõidukite TEN-T võimsus- ja katvuseesmärgid: 2025. a lõpuks vähemalt 400 kW laadismispark, 2027. aasta lõpuks 600 kW laadimispark; üldteedevõrgus 50% katvus 2027 ja täielik katvus 2030.		Eeskätt eraoperaatorid koostöös teeäärsete teeninduskohtade omanikega; KLIM ja Transpordiamet koordineerimise ja võimalike toetusmeetmetega.
Täita AFIR-i raskeveokite etapid ning rajada 2030. aastaks optimaalsete asukohtade alusel TEN-T teede lähedusse 10 × 3600 kW ja 6 × 1500 kW laadimisparki.	Investeeringu kogumaksumus u 53,43 mln €, millest laadimistaristu u 26 mln ja võrguühendused u 27 mln.	Eraoperaatorid ja energiamüüjad koos võrguettevõtjatega; riiklik tugi on turuosaliste hinnangul tõenäoliselt vajalik kõigil TEN-T lõikudel.
Kiirendada linnade ühistranspordi elektrile üleminekut (sh trammid ja trammiteed) kuni 2030.	Nelja linna (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva) hinnanguline kogukulu kokku u 212,1 mln €; Tallinnal üksi u 194,4 mln €.	Linnad ja ühistranspordi operaatorid; riik rahastus- ja poliitika-raamistiku kaudu.
Raudtee elektrifitseerimine. 450 km elektrifitseeritud raudteed liinidel Tapa–Narva, Tallinn–Koidula, Tartu–Valga, Tallinn–Tartu, sh kiiruste tõstmine raudteel.	Investeeringu maksumus *ca* 450 mln €.	EVR, KLiM
Parem raudtee ühenduskiirus ja liiklustihedus.	Investeeringu maksumus *ca* 400 mln €.	EVR, Edelaraudtee, KLiM
Pikemad ja raskemad autorongid valikmarsruutidel.	Investeeringu maksumus *ca* 120 mln €.	TRAM, KLiM, erasektor
CO_2 heitkoguste tegevuskava kokkulepped ja nende realiseerimine, millega teede ja raudteede hoiul kasutatakse võimalusel keskkonnasäästlikumaid materjale ja lisatakse vastavalt riigihangetesse keskkonnahoidlikkuse kriteeriumid.		TRAM, KLiM, EVR, Edelaraudtee, KOVid
Ühistranspordireformi ellu viimine (sh nõudepõhine transport, ühtne pileti-müügisüsteem, taktipõhine rongiliiklus jms).		ReM, Elron, ÜTK-d, KLiM
Rattateede võrgustiku laiendamine ja parandamine eesmärgiga rattakasutuse suurendamine igapäevasteks liikumisteks. Siht aastaks 2029 *ca* 30 000-40 000 liikujat.	Investeeringu maksumus 30 mln €.	KliM, ReM, TRAM, KOVid ning Eesti Rattastrateegia koostöövõrgustik

TEGEVUSED JA VAJADUSED

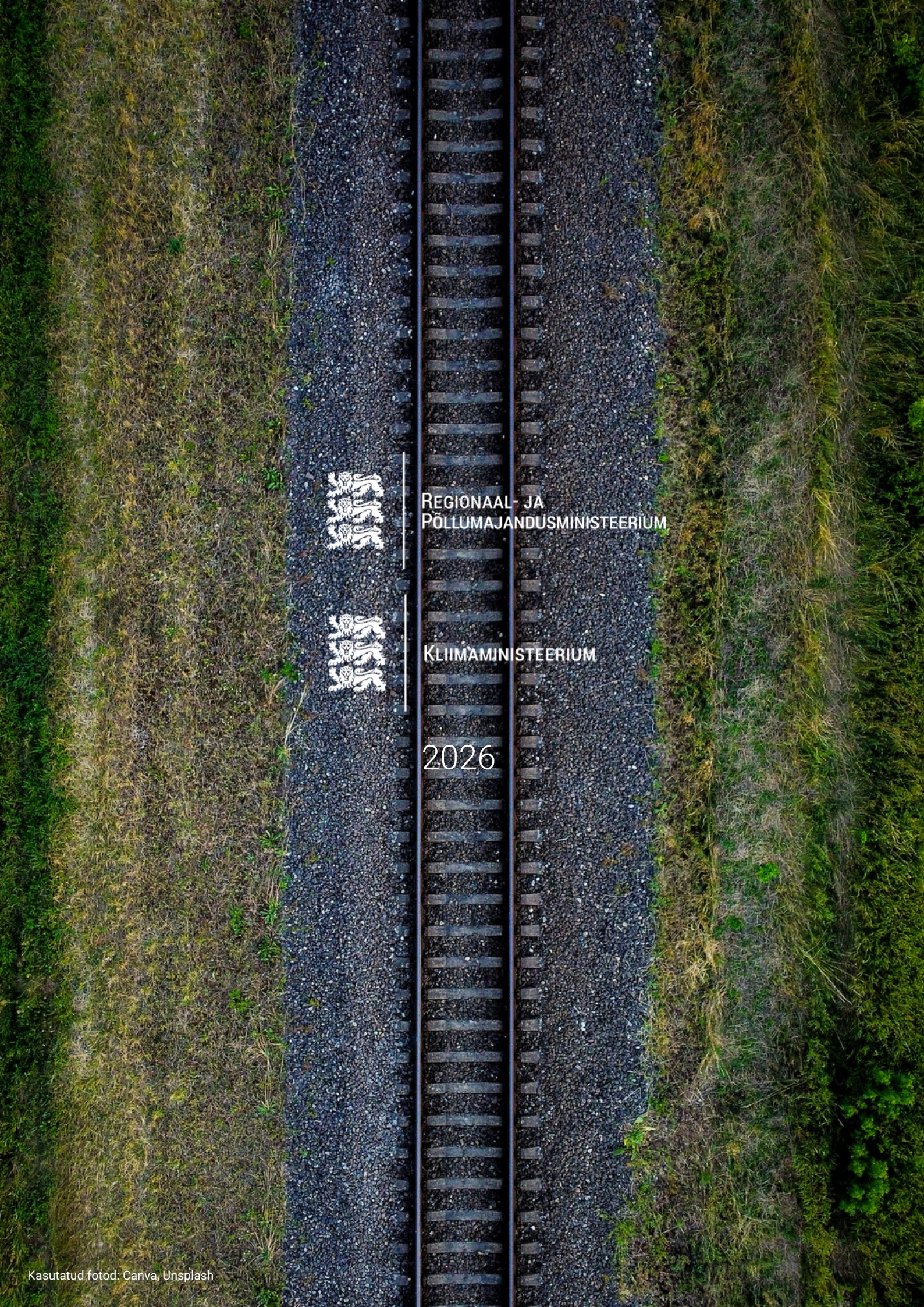
2030–2035

Tegevus		Vastutaja
Tõsta ja ühtlustada kergsõidukite TEN-T laadimisparkide võimekus 2035. aasta nõuetele vastavaks (iga park vähemalt 600 kW ja vähemalt kaks 150 kW punkti).	Maksumus sõltub sellest, kui palju 2025–2030 rajatud laadimisparke vajab ümberehitust.	Eraoperaatorid; KLIM ja Transpordiamet järelevalve ja võimalike meetmetega.
Lõpetada jaotusvõrgu tugevdamise programm, et katta kasvav laadimisnõudlus hoonetes ja avalikus ruumis.	Programmi kogusumma kuni 2035 u 30 mln €.	Jaotusvõrgu ettevõtjad ja KLIM
Jätkata linnaliinibusside elektrifitseerimist perioodil 2030–2034, mil uutest linnaliinibussidest peavad 90% olema heiteta.		Linnad ja hankijad, ühistranspordi operaatorid; riik järelevalve ja toetusraamistikuga.
Lahendada AFIR-i raskesõidukite keerulised asukohad ajutiste autonoomsete lahendustega, kui võrguühendus oleks ebamõistlikult kallis.	Generaatori (nt HVO) ja akupanga lahendus suurusjärgus u 250 000–2 000 000 € probleemses asukohas; ainult akulahendused stsenaariumiti u 216 000–2,16 mln €.	Laadimisparkide arendajad ja võrguettevõtjad; riik võib suunata erandite ja toetusloogika kaudu.

2035–2040

Tegevus		Vastutaja
Tagada, et alates 2035 on kõik uued linnaliinibussid heiteta, ning viia ellu järgmine veeremi asenduslaine, mis viib elektrilise ühistranspordi turu küpsusfaasi.		Linnad ja ühistranspordi operaatorid; riik hangete raamistikuga. Elektromobiilsuse laadimistaristu.
Suurendada raskeveokite avaliku ja depoopõhise laadimise mahtu vastavalt elektriveokite arvu kasvule 2040. aastaks.	Programmi kogusumma kuni 2035 u 30 mln €.	Eraoperaatorid, logistikasektor, võrguettevõtjad; riik strateegilise koordineerimise ja vajadusel toetustega.
Jätkata olemasoleva hoonefondi laadimisvõimekuse kasvatamist, sest 2030. aastaks prognoositakse üle 30 000 elektrilise kergsõiduki, mis suurendab kodu- ja töökoha laadimise rolli ka 2035–2040.		Hooneomanikud, korteriühistud, laadimisteenuse pakkujad; KOVid avaliku ruumi lahendustes.





Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Kliimaministeerium

2026

Kasutatud fotod: Canva, Unsplash