

TULEMUSARUANNE 2018 AASTA TEGEVUSTE JA TULEMUSTE TÄITMISE KOHTA TRANSPORDI TULEMUSVALDKONNAS

Valdkonna peamine poliitikakujundaja ning tegevuste elluviija on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös teiste ministeeriumidega.

Üldeesmärk: Eesti transpordisüsteem võimaldab inimeste ja kaupade liikumist kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval moel.

Valdkonna lühianalüüs 2018. aastal

Üldistatult on üld- ja alaeesmärkide täitmise dünaamikas järgmised positiivsed trendid:

- Transpordi tulemusvaldkonna tegevuste rakendamine on jätkuvalt olnud edukas. 2018. aasta lõpu seisuga oli rekonstrueeritud või uuendatud 185 km maanteelõike, mis ületab algselt 2023. aastaks seatud eesmärgi (105km). Ületäitmine on toimunud suuresti tänu sellele, et transpordile ettenähtud vahendeid asuti kasutama esimeste seas, mistõttu läksid hanked planeeritust odavamaks ning tänu sellele oli võimalik sama summa eest rohkem ära teha.
- TEN-T (üle-Euroopaline transpordivõrgustik) võrgustiku teede seisukord on tänu viimastel aastatel tehtud suurtele investeeringutele taristusse väga hea. 2018. aastal moodustasid halvas seisus teed vaid 2,2 % kogu teede võrgust. Võrdluseks võib tuua, et 2013. aastal oli selleks näitajaks 13,5% Rakenduskava eesmärgiks seatud 11% on seega ületatud, kuid võib arvata, et perioodi lõpuks (2023) võib halvas seisus teede osakaal taas veidi tõusta, kuna paljud investeeringud on tehtud ca 10 aastat tagasi ning seetõttu võib kehvemas seisus teede osakaal taas tõusma hakata. Ilmselt jääb see siiski perioodi lõpus tugevalt alla 11%.
- Rongi kasutajate arv on aasta-aastalt kasvanud. 2018. aastal ületas reisijate arv 7,7 miljoni piiri. Eesmärk - 8,8 miljonit rongireisijat 2023. aastal on prognooside kohaselt täidetav.
- Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on endiselt väikses languses võrreldes eelnevate aastatega. Tööl käimiseks kasutas 2018. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 37,8% inimestest (eesmärk 50%). Endiselt on vaja tähelepanu suunata inimeste mõtteviisi muutmisele ning ühistranspordi kvaliteedi parandamisele, et rohkem inimesi kasutaks ühistransporti või otsustaks ratta või jalgsi tööl käimise kasuks.
- 2018. aasta kaubaveo mahud on enam-vähem samal tasemel, mis eelnevatel aastatel (56,4 miljonit tonni). 2020. aasta sihttasemeni (86 miljonit tonni) on veel minna, sest viimaste aastate madalat kaubaveo mahtu saadab kehv geopoliitiline olukord ja rahvusvaheliselt keerulised suhted Venemaaga, mida on hakatud transiidikomisjoniga parandama.

Peamised kitsaskohad:

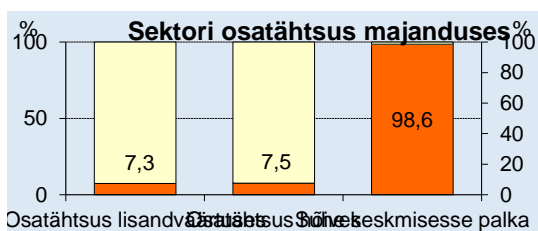
- Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige tasuta ühistranspordiga kaasneva suurenenud reisijate nõudlusele pakkumise tagamisega. Lisaks tuleb ühistranspordikeskustel enam tähelepanu pöörata ühistranspordi liinivõrgule ning konkurentsivõimele võrreldes isikliku sõiduautoga, et vähendada inimeste sundkulutusi transpordile. Sealhulgas läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti, kus mõistlik.
- Raudtee taristu probleemkohtadeks on ammandunud 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).
- Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine, kuna Eestis on vastav näitaja 1-2% ning tegelik potentsiaal on täielikult veel realiseerimata. Näiteks 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, mille osas oleks ka Eestil veel areneda.

Transpordi majandusülevaade 2018

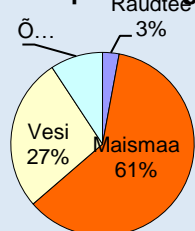
Eesti transpordisüsteemi kuulub raudtee-, maantee-, mere-, sisevee- ja õhustransport, elektritransport linnades ning torustransport. Umbes 50 000 inimest ehk 7,5% kõigist töötavatest inimestest on hõivatud veonduse ja laonduse tegevusalal. Transporditeenused annavad olulise panuse eksporditulude laekumisse ja tasakaalustavad Eesti väliskaubandusbilanssi. Mitmed transpordisektori sisendid (kulutused sõidukite ostmisele, hooldamisele ja kütusele) on üsna mahukad importtooted, mistõttu tuleb sektori edaspidisel arendamisel pöörata rohkem tähelepanu energiatõhususe suurendamisele.

Veonduse ja laonduse tegevusalal tegutseb umbes 5600 ettevõtet. Suurima veomahuga maismaa reisijateveos on Tallinnas bussi-, trammi- ja trolliliiklusteenust osutav Tallinna Linnatranspordi AS. Riigisisest reisirongiliiklust raudteel korraldab AS Eesti Liinirongid (ELRON), kaupa veab raudteel peamiselt AS Operail. Kaubavedudel on juhtivateks logistikafirmadeks AS Schenker, DSV Estonia AS ja DHL Express 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. Õhustranspordi valdkonna suurimaks ettevõtjaks on rahvusvahelise reisijate- ja kaubaveoga tegelev AS Nordic Aviation Group. Suurimaks ettevõtteks posti- ja kullerteenistuses on AS Eesti Post (Omniva).

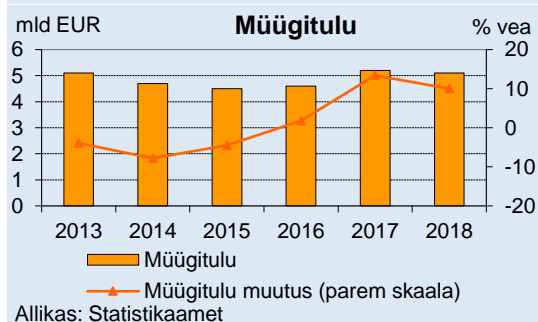


Allikas: Statistikaamet

Eesti transport müügitulu alusel



Allikas: Statistikaamet



Allikas: Statistikaamet

2018. aastal kasvasid Eesti transpordi ettevõtete veomahud pärast eelnenud kolme aastast langust 1,5%. 2018. aastal oli langus veosekäives eelmise aastaga võrreldes pea nullilähedane (-0,8%), sõitjakäive kasvas 5%. Maanteetranspordi veomaht kasvas 1,1%. Ka raudteeveod suurenesid (2%), kuid üldiselt madalaid kaubamahte raudteel mõjutavad jätkuvalt Euroopa Liidu ja Venemaa kehtestatud kahepoolsed sanktsioonid. Ühistranspordi kasutajate koguarv vähenes 2018. aastal 0,4%, sh kasvas õhu- ja raudteetranspordi kasutajate arv (vastavalt 11,2% ja 4,4%), kuid maismaatranspordi kasutajate arv kahanes (1,7%). Meretranspordi kasutajate numbrid jäid samaks.

Eesti sadamaid läbis 2018. aastal pea 36 mln tonni kaupa, mis oli 3,3% enam, kui 2017. aastal. Välissadamatest saabus Eestisse 6,3 mln tonni kaupa (kasv 1,3%), meie sadamatest lähetati välismaale ligi 10,6 mln tonni kaupa, mis oli 1,8% vähem kui aasta varem. Laevade lossimine ehk kauba laevalt maha laadimine sadamas moodustas sadamate kaubamahust 11,4 mln tonni ning lastimine ehk kauba laevale laadimine sadamas 24,5 mln tonni. Võrreldes eelneva aastaga kasvas lossimine 0,8% ja lastimine 4,2%.

Eesti sadamates lossiti 2018. aastal enim rafineeritud naftatooteid ning metallimaake jm kaevandus- ja karjääratooteid. Kõige enam lastiti samuti rafineeritud naftatooteid ning kemikaale, kummi- ja plasttooteid.

Võrreldes viimase kümne aasta miinimumtasemega 2016. aastal (22,5 mln tonni) oli 2018. aastal sadamates kaupade lastimine 8,8% kõrgem ehk 24,5 mln tonni. Lossimise viimase kümne aasta

miinimum oli 2008. aastal (7,9 mln tonni), võrreldes millega olid 2018. aasta mahud 44% kõrgemad (11,4 mln tonni). Sarnaselt varasematele aastatele (alates 2009. aastast) teenindasid 2018. aastal sadamad ca 70% ulatuses meritsi lähetatavaid ning ülejäänud osas meritsi saabuvaid kaubavooge.

2018. aastal suurenes kogukaubamaht võrreldes eelneva aastaga ligi 3,2%, sh suurenes enim kemikaalide, keemiatoodete ja keemiliste kiudude, kummi- ja plasttoodete (20%) ning puidu- ja paberitoodete maht (13,5%). Enim vähenes kaevandus- ja karjääritoodete ning turbamaht (5,3%).

2018. aastal suurenes konteinerivedude maht 4,6% (230 409 TEU-lt 241 001 TEU-ni). Konteinerites veetud kaupade kogus kahanes vaid 0,2% 1,99 mln tonnini.

Eesti mereveoettevõtjad vedasid 2018. aastal 9,4 mln sõitjat, mis oli sama palju kui aasta varem. Eesti sadamatest välismaale reisijaid oli 5,1 mln ning meile saabus välismaalt 5,6 mln reisijat, mis oli 2017. aastaga võrreldes 1,3% vähem. Eestit külastanud kruisituristide arv kasvas 10% võrra 625 790 inimeseni.

Riigisisestel liinidel kasvas Eesti meretranspordi ettevõtete reisijate arv 2018. aastal 2,53 miljonini ehk 2%, rahvusvahelistel liinidel oli reisijaid ca 6,9 mln ehk pea 1% võrra vähem kui aasta varem.

Meretranspordiettevõtete sõitjakäive kasvas 2018. aastal 0,8%, ulatudes 1,32 mld sõitjakilomeetrit.

Kaubavedu Eesti raudteel kasvas ka 2018. aastal – 27,8 mln tonnini – mis oli 2% enam kui eelneval aastal. Kaubaveo üldise vähese mahu üheks põhjuseks on kahtlemata Euroopa Liidu ja Venemaa vahelised sanktsioonid, aga ka see, et Venemaa kasutab transiitkaubaveol välisriikidesse Eesti sadamate teenuste asemel üha enam Venemaa enda sadamaid.

2018. aastal kasvas rahvusvaheliste kaubavedude maht raudteel 17,4% – veeti 10,8 mln tonni kaupa. Riigisisestel vedudel vähenes kaubamaht 17,1 mln tonnini ehk 5,7%.

Kogu kaubamahust raudteel moodustas transiitkauba vedu 9,1 mln tonni, mis oli 20% enam kui aasta varem. Import moodustas 1,4 mln tonni ehk 2,7% enam ning eksport 0,28 mln tonni ehk 10% enam kui 2017. aastal.

Riigisisestel vedudel veeti enim põlevkivi. Peamised transiitkaubad olid kemikaalid, keemiatooted ja keemilised kiud, kummi- ja plasttooted ning naftatooted.

Kaubavedu avalikul raudteel kasvas 2018. aastal võrreldes eelneva aastaga 13,6 mln tonnini ehk 9,5% võrra. Transiitkauba vedu moodustab kogu kaubast peaaegu ühe kolmandiku%.

Raudteetranspordi veosekäive kasvas 2018. aastal varasema aastaga võrreldes 11,6% 2,59 mld tonnikilomeetrit.

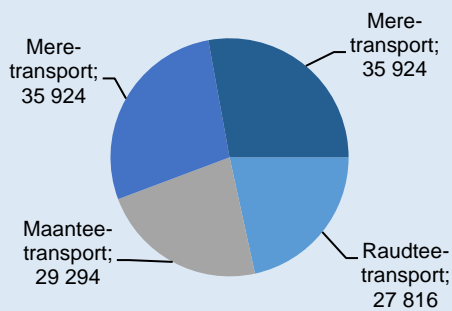
Võrreldes 2007. aasta maksimumtasemega, mil kaubavedude maht raudteel ulatus 66 mln tonnini, veeti 2018. aastal raudteel kaupa 58% vähem ehk 27,8 mln tonni. Samas kasvasid mahud võrreldes 2017. aastaga 2%.

Sõitjatevedu raudteel kasvas 2018. aastal 7,8 mln inimeseni (kasv 4,4%). Rahvusvaheline reisijatevedu langes 2017. aastaga võrreldes 0,3%, sõitjate arv oli 107 100. Raudteetranspordi sõitjakäive kasvas 416,8 mln sõitjakilomeetrit ehk 13,7%.

2018. aastal vedasid Eesti õhustranspordi ettevõtted ligi 1,1 mln sõitjat, mis oli 11,2% enam kui eelneval aastal. Õhustranspordi ettevõtete sõitjakäive ulatus 1,55 mld sõitjakilomeetrit (kasv ca 18%). Eesti riiklik lennufirma Nordica teenindas 2018. aastal 2,2 mln reisijat. Nende lennukipark suurenes kolme lennuki võrra, kokku on ettevõttel 19 lennukit.

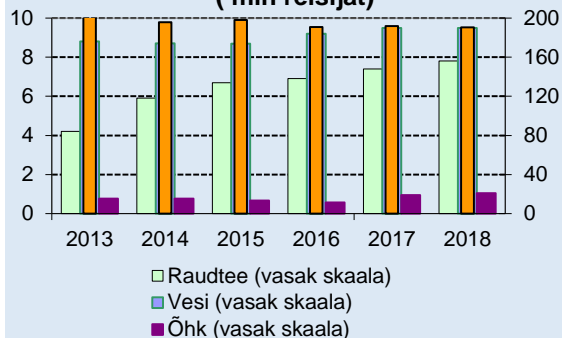
Eesti suurimaks lennujaamaks on Tallinna Lennujaam, mida 2018. aastal kasutas umbes 3 mln inimest (kasv 13,6%), samuti veeti selle kaudu enamik kaupadest.

Eesti transpordiettevõtete kaubavedu (tuhat tonni)



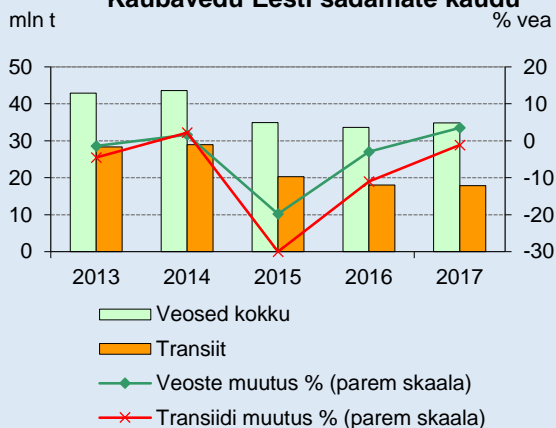
Allikas: Statistikaamet

Eesti ettevõtete veetud reisijad transpordiliigi järgi (mln reisijat)



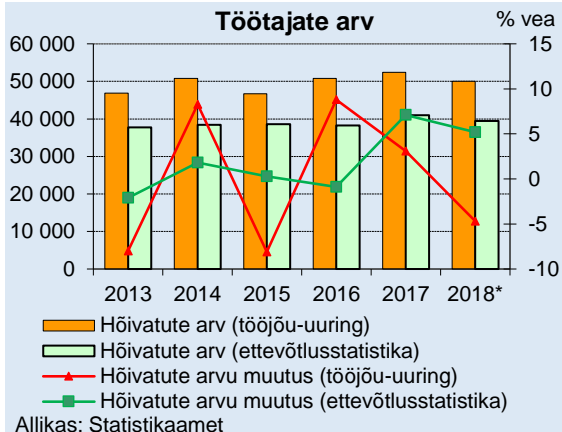
Allikas: Statistikaamet

Kaubavedu Eesti sadamate kaudu



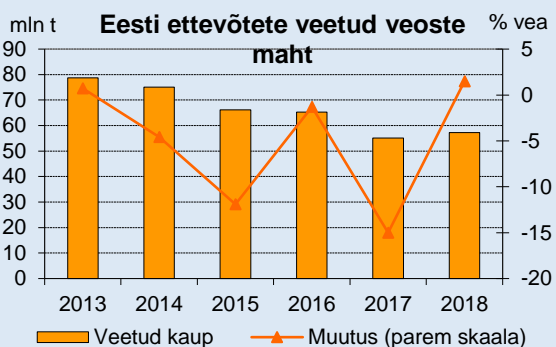
Allikas: Statistikaamet

Töötajate arv



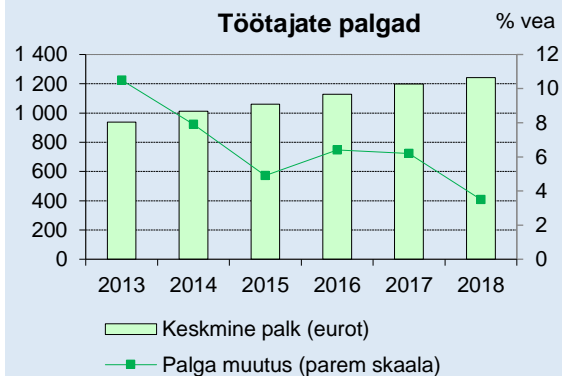
Allikas: Statistikaamet

Eesti ettevõtete veetud veoste maht



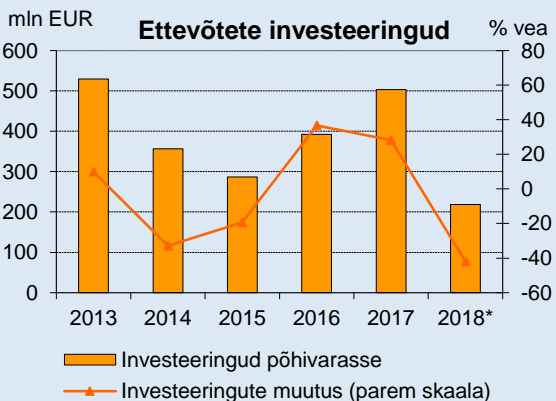
Allikas: Statistikaamet

Töötajate palgad



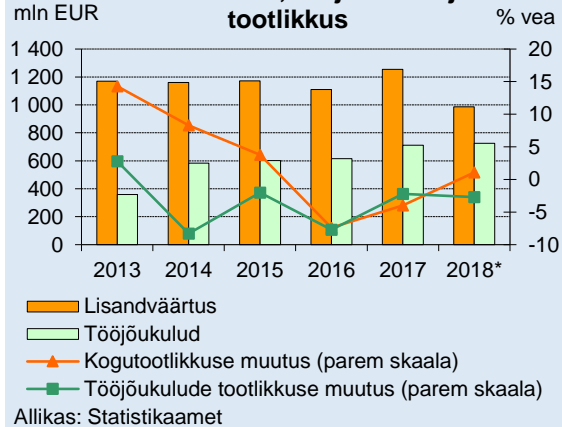
Allikas: Statistikaamet

Ettevõtete investeeringud

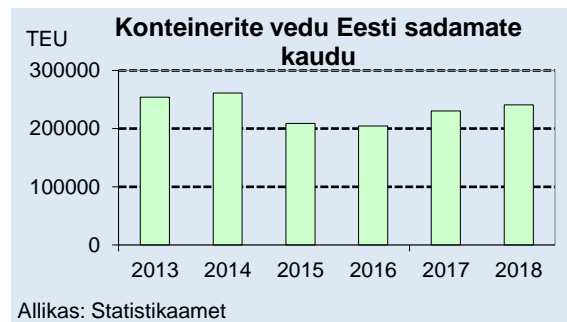
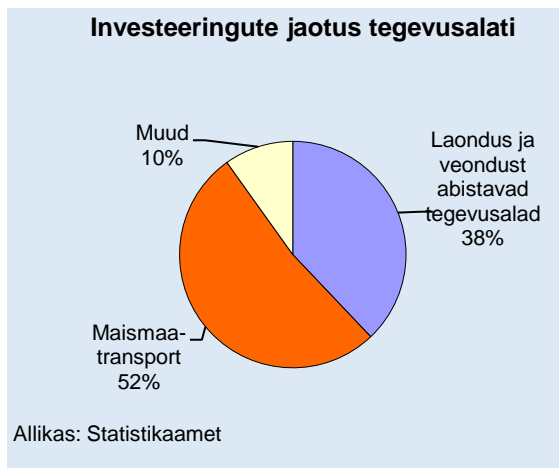


Allikas: Statistikaamet

Lisandväärtus, tööjõukulud ja tootlikkus



Allikas: Statistikaamet



2018. aastal vedasid maanteetranspordi ettevõtted 29,3 mln tonni kaupa, mis oli 1,1% enam kui aasta varem. Rahvusvaheliste kaubavedude maht vähenes 6,5%, ulatudes 5,6 mln tonnini. Riigisiseste kaubavedude maht kasvas 3,1% 23,7 mln tonnini.

2018. aastal liikus maanteetranspordiga 0,7% vähem sõitjaid kui varasemal aastal, s.o 190,5 mln, kellest 163,9 mln ehk 86% linnaliinidel (sh trammi ja trolliga). 2018. aastal ei toimunud Tallinnas ühegi trammiliini rekonstrueerimistöid, küll aga valmis Haabersti ristmiku projekt, mille tulemusel muutus isikliku sõiduautoga linna liikumine kiiremaks ja mugavamaks, mis omakorda võis negatiivselt mõjutada ühistranspordi kasutamist.

Maakonnaliinidel kasvas sõitjate arv 12,4% ehk 16,7 mln reisijani, kusjuures hüppeline kasv toimus just teisel poolaastal, kui paljudes omavalitsustes käivitus maakondlik tasuta ühistranspordi projekt. Juhuveudel bussiga oli 3,3 mln reisijat (langus 5,8%), riigisisestel kaugliinidel kahanes sõitjate hulk 2,1%, ulatudes 4 mln-ni ning rahvusvahelistel liinidel oli sõitjaid 1,4 mln (kasv 3,4%). Maanteetranspordi sõitjakäive jäi 2017. aastaga pea samale tasemele, olles 2,92 mld sõitjakilomeetrit (langus 0,16%). Rahvusvahelistel vedudel kasvas sõitjakäive 7,4%, riigisisestel langes 0,2%.

Hõivatute arv ettevõtetes kasvas esialgsetele andmetel 2018. aastal 5%. Tööjõu-uuring, mis kajastab ka välismaal töötamist, näitas mõningast langust. Sektori palgatõus oli keskmisest aeglasem (3,5%), mistõttu mahajäämus Eesti keskmisest palgast suurenes.

Esialgsetel andmetel kukkusid 2018. aastal veonduse ja laonduse investeeringud oluliselt (üle 40%), samas lõplik statistika võib näidata teistsugust pilti. Investeeringud vähenesid peamiselt alamtegevusalades, nagu maismaatransport, laondus ja veondust abistavad tegevusalad. Teiste transpordi alamvaldkondade kohta on esialgne statistika konfidentsiaalsete andmete tõttu lünklik. Languse taga oli peamiselt väiksem transpordivahendite soetamine, kuid ka muud investeeringud olid valdavalt languses.

Majanduskasv on mõõdukas ning prognoos 2019. aastaks samuti üsna kõrge. Sellega seoses võib oodata ka mõningast nõudluse (sh ekspordinõudluse) kasvu. Teisalt mõjutavad transpordisektori arengut endiselt Euroopa Liidu sanktsioonid Venemaale.

2018. aasta trende silmas pidades võib ka 2019. aastal eeldada reisijateveo mõningast langust. Seda eriti Tallinna linnaliinidel, kuna valmimas on ka Reidi tee projekt, mis loob senisest soodsamad võimalused Viimsi suuna ja Tallinna vahel autoga liikumiseks. Samuti on linna senised kavatsused ühistranspordi ja kergliiklusteede võrgustiku parandamiseks pigem tagasihoidlikud. 2018. aasta suvel käivitunud maakondliku tasuta ühistranspordi projekt kasvatas maakonnaliinidel reisijateveo numbreid jõudsalt, kuid kasvu jätkumiseks on tingimata vajalik parandada ka ühistranspordi graafikuid ja sõidukite mugavust.

Transpordi arengukava 2014-2020 tulemuste lühianalüüs

Arengukava peamiste eesmärkide täituvus

Eesmärk	Tulemus
Maakasutuse ja transpordi planeerimine on integreeritud. Uued arendused on sidustatud ülejäänud ruumiga ja omavad häid ühendusi. Läbi IKT arenduste on kasvanud kaugtöötamise ja avalike teenuste kättesaadavuse võimalused. Selle tõttu on vähenenud sundliikumine ja tühisõidud.	Maakasutus ja transpordi planeerimine ei ole integreeritud. Koos käib ruumiloome ekspertrühm, kes töötab välja ruumikasutuse põhimõtteid, millised on pädevused ja kohustused erinevatel osapooltel kvaliteetse ruumi loomiseks, mh transpordi projektide puhul. Kaugtööd puudutavad tegevused on IKT ja regionaalarengu valdkondade arendada.
Linnade liikuvuse planeerimine lähtub eelkõige parema elukeskkonna kujundamisest. Ellu on viidud esimesed projektid, tänu millele on suurenenud jalgsi ja jalgrattaga liikumise ning ühistranspordi kasutamise osakaal. Transpordirajatised, veerem ja teenused on muutunud nii kohalikele inimestele kui ka Eesti külalistele kasutajasõbralikumaks ning rikastavad elukeskkonda.	Jalgsi, jalgrattaga ning ühistranspordiga liikujate osakaal töökäijatest on madalam kui 2012 algase. Samas on tehtud investeeringuid taristu kasutajasõbralikuks muutmiseks, nt raudteepeatuste meede.
TEN-T võrgustikku kuuluvatel maanteedel on liiklemise sujuvus suurenenud. Vähenenud on halvas seisukorras oleva teedevõrgu osakaal. Maanteedevõrk moodustab kvaliteedi mõttes ühtlasema terviku.	TEN-T maanteedel seisukord on väga hea.
Liiklus on muutunud oluliselt ohutumaks. Kolme aasta keskmine liikluses hukkunute arv on väiksem kui 50.	Hukkunute arv kolme aasta keskmisena on 62.
Olemasolevas reisirongiliikluse areaalis on suurendatud ühenduskiiruse ja väljumiste arvu, tänu millele on rongiliiklus vähendanud aegruumilisi vahemaid ning on Tallinna ja teiste linnade vahelisel reisimisel eelistatud liikumisviisi. Rongiliiklust täiendab kvaliteetne linnadevaheline bussiliiklus, mis toimib valdavalt kommertsalustel.	Rongiliiklus on aina enam populaarne, mida tõestavad jätkuvalt kasvavad rongireisijate numbrid. Aegruumilised vahemad rongiga reisides vähenevad. Samas on endiselt autoga liiklemine kasvutrendis. Bussiliiklus toimib aina rohkem täielikult doteeritult, s.h ei suuda piirkondlikult kommertsalustel konkureerida tasuta maakondliku ühistranspordi piletihinnaga (kuni 0 eurot). See omakorda suurendab survet riigieelarvele ühistranspordi dotatsiooni suurendamiseks täiendava nõudluse rahuldamiseks.
Transpordi negatiivsete keskkonnamõjude (KHG heitkogused, müra, lämmastiku, väävl, tahkete osakeste, jm.) kasv on aeglustunud. Seda eelkõige tänu maanteetranspordis tehtud edusammudele uute tehnoloogiate kasutamisel ja autokasutuse osatähtsuse vähenemisele.	Kasvuhoonegaaside vahetase on ületanud juba 2020. aastaks seatud määra.
Taastuenergiaal sõitvate ja ökonoomsemate sõidukite osakaal on tõusnud. Peamiseks alternatiivseks kütuseks on Eestis kodumaisest biomassist ja jäätmetest toodetud biometaan/surugaas.	Ökonoomsemate sõidukite osakaal uutest sõiduautodest on kasvanud. Samuti on jõustunud vedelkütustesse biokomponendi segamiskohustus. Samas ei ole alternatiivkütust tarvitavate sõidukite hulk märkimisväärselt kasvanud. Nende populaarsus langes järsult pärast ELMO programmi lõppu.

Paranenud on rongiühendused Läti ja Venemaaga ning tagatud on lennuühendused Eesti jaoks oluliste kaubanduspartneritega.	Läti ja Venemaaga pole rongiühendustes edusamme toimunud. Lennuühenduste arv on kasvanud ja lennujaama käive samuti.
Liikumisviisid on omavahel hästi integreeritud, nutikate lahenduste kasutamine on tavaline ning erinevaid liikumisviise on võimalik mugavalt kombineerida.	Selle eesmärgi suunas tuleb teha palju pingutusi ja seada eraldi prioriteediks. Ühtsed multimodaalsed reisiterminalid jms on veel välja arendamata.

Kehtiva arengukava liigiüleised mõõdikud

Kehtiva arengukava kõige kõrgema taseme mõõdik “transpordisüsteemi kasutajate rahulolu“ mõõdab kasutajate poolt rahvusvaheliselt neljale transpordisüsteemi valdkonnale (teede kvaliteet, raudteede kvaliteet, sadamate kvaliteet, õhustranspordi 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	Sihttase 2020
Rahuolu indeks	4,47	4,875	N/A	4,8

Allikas: [World Economic Forum, Global Competitiveness Index](#), MKM-i arvutused¹

Transpordi liikide üleselt on transpordisektori energiakulu (teradžauli)² 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	32 799 ³	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 arvu⁴ mõõdik näitab, et arengukava eesmärke selles valdkonnas saavutati edukalt.

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

Allikas: [Statistikaamet](#)⁵

¹ Tulemused 2017-2018: Quality of roads 4,7; Quality of railroad infrastructure 4,1; Quality of port infrastructure 5,6; Quality of air transport infrastructure 5,1. Keskmise 4,875.

² Mõõdik näitab seda, et vähem energiat kulutavate liikumisviiside osakaalu suurenemisega on transpordisektori energiakulu jäänud samaks, samal ajal kui liikuvus on suurenenud.

³ Kalkuleeritud EKUK andmete ja prognooside põhjal (WEM stsenaarium)

⁴ 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.

⁵ 2017 andmed. Sadamad 10,85; Lennujaamad 2,636; Buss 1,359.

Rahvusvaheliste reisijate arvu sihttase on kättesaadav ja teostatav (s.h. Tallinna sadama reisijate arv on kasvav ja lennujaama sihtkohtade arv suurenevas).

Kaubaveo maht⁶ on vähenenud seoses geopoliitilise olukorra ja rahvusvaheliselt keeruliste suhetega, mida on hakatud transiidikomisjoniga parandama.

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

Allikas: Statistikaamet, tabel [TS17](#), tabel [TS183](#) (3 rida), tabel [TS54](#) (rahvusvaheline vedu)

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	Sihttase 2020
Jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal	20,2%	19,3%	18,9%	17,8%	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 on perioodil 2014-2020 fookuseerinud 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, seega pole antud projekt veel jõudnud mõjutada indikaatori täitmist. Teine, veelgi suurema mõjuga projekt „*Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine*“, mis on osa Tallinna peatänavate projektist, oli kavandatud Tallinna Linnal ellu viia esialgselt aastatel 2016-2018. Täna on selle ellu viimine veninud ilmselt aastatesse 2020-2022. Seega ei ole ka suuremahuline linnakeskuse jalakäija ja rattasõbralikuks ehitamise projekt ellu viidud ning tulemusi mõõdiku täitmisesse andnud.

Kehtiva arengukava mõõdiku rongireisijate arvu kohta on edulugu.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
Rongireisijate arv (tuhandetes)	4 416	7 434	7 420	7 700	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 23 projekti 2017. 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 täituvus. Kasvu jätkamiseks vajalik soetada täiendavalt ronge.

⁶ 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.

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% ⁷	22%
Teetranspordi läbisõidu 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 2018	N/A			
Prognoos 2020	25%	27%	23%	25%
Sihttase 2020	20%	35%	28%	17%

Allikas: Maanteeamet

Halvas seisus teede osakaal võib suureneada, 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. 2017 aastal moodustasid halvas seisus teed vaid 3,3% 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 kehvas seisus teede osakaal taas tõusma hakata, kuid ilmselt jääb see siiski perioodi lõpus tugevalt alla 11%.

Liikluskahjude vähenemise ehk ohutuse mõõdik mõõdab hukkunute arvu kolme aasta keskmisena Eesti teedel.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
Hukkunute arv (kolme aasta keskmine)	89	62	≤ 65	62	≤ 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 hukkunuu vahele.

⁷ 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. https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/labisoit_2018.pdf

Transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste mõõdik⁸ – 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	Sihttase 2020
KHG heitkogused (tuhat tonni CO ₂ -ekvivalenti) ⁹	2168	2269	2377	≤ 2379	2 443,15	≤ 2405

Allikas: KHG inventuur, KeM

2017. aasta tulemused saadakse 2019. aasta märtsis. Trend näitab CO_{2e} kiiremat kasvu, kui prognoositud. Eeldatavasti ületatakse 2017. ja 2020. aasta sihttasemed, mis tähendab, et oleks vaja rakendada täiendavaid meetmeid transpordisektori KHG heitkoguste vähendamiseks.

Transpordis on EL-is praegu väga mitmeid uusi algatusi (NEC ja ESR nt), mis kohustavad ka Eestit oma transpordisektorit rohelisemaks muutma, kuid nende mõju peaks avalduma pärast 2020. aastat. Vaja oleks rakendada konkreetseid meetmeid, mis suunaks transpordisektori heite vähenemisele, seda ka EL-i Jagatud Kohustuse Määruse¹⁰ kontekstis.

Transport andis 2017. aastal ligi 40% ESR sektorite KHG koguheitest, olles sellega suurim heite põhjustaja ESR sektorites. Sektoris on hinnatud ka suurimat potentsiaali heite vähendamiseks. Ülekaalukalt suurim transpordi heitkoguste allikas on maanteetransport 96% heitest, millest omakorda

Kui eeldame, et kohustus CO₂ vähendada rakendub solidaarselt sektoritele, siis tuleb transpordil KHG heitmeid vähendada võrreldes 2005. aastaga 13%. St tuleks vähendada 2443 kt CO_{2e} pealt 1842,8 kt CO₂-le. S.o 24,6% KHG vähendamine 10. aasta jooksul.

„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%	3,0%	≥ 10,0%

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

Kuigi paranemise ruumi maanteetranspordi rohelisemaks muutmisel on, näitab „ökonomsete sõidukite osakaal uute sõidukite soetamisel“ mõõdik positiivset trendi.

⁸ Eesmärgi saavutamisele aitavad kaasa ka liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamine ja ühistranspordi kasutuse soodustamine

⁹ 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).

¹⁰ ESR

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

Allikas: Maanteeamet

Vahetase on saavutatud ning ka juba 2020. aasta sihttase. Seoses elektriautode turule tulekuga (hinna pariteet suhtes sisepõlemismootoriga sõidukitega on saavutatav 2020-2023) ning üldise survega keskkonnanõuete osas, paraneb eeldatavasti suhe A-C klassi autode osakaalu osas veelgi.

Samuti on maanteetranspordist pärinev PM₁₀-heite osas saavutatav 2020. aasta sihttase, kuna aastal 2016 on juba 350 t ja hetkel näitab mõõdik vähenemistrendi.

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
PM ₁₀ -osakeste heide (tonni)	576,9	630	440,5	560

Ka „liiklusmürast mõjutatud inimeste arv“¹¹ 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	Sihttase 2020
Liiklusmürast mõjutatud inimeste arv	333 600	313 700	< 333 600	300 831	< 333 600

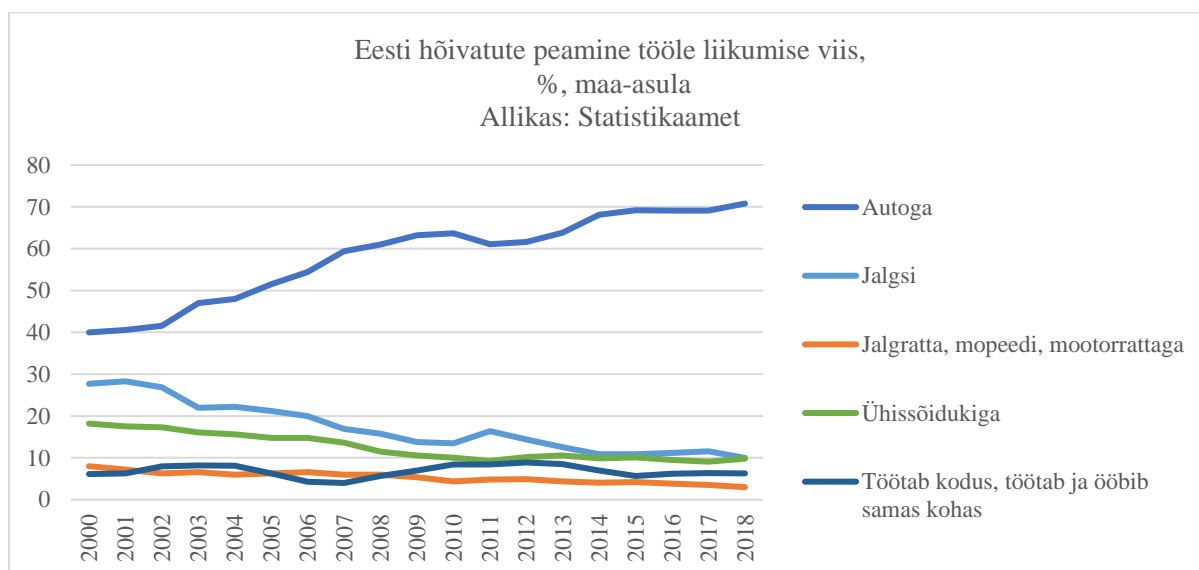
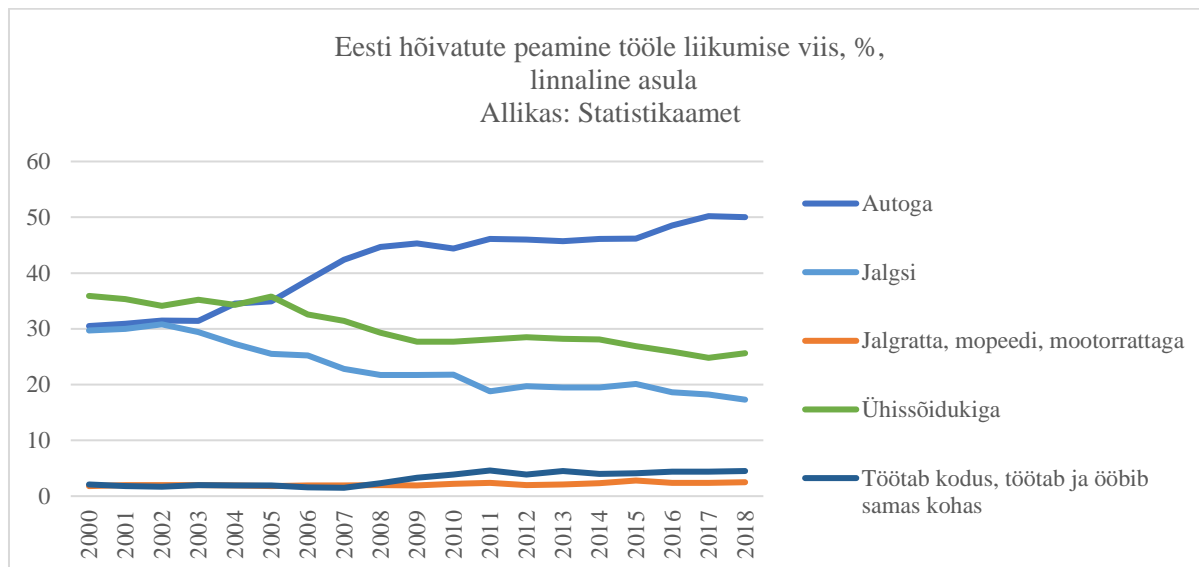
Ühistranspordikeskuste väljakutsed on eelkõige seotud tasuta ühistranspordiga kaasneva suurenenud reisijate nõudlusele pakkumise tagamisega. Lisaks tuleb ühistranspordikeskustel enam tähelepanu pöörata ühistranspordi liinivõrgule ning konkurentsivõimele võrreldes isikliku sõiduautoga, et vähendada inimeste sundkulutusi transpordile. Sealhulgas läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti, kus mõistlik. Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu.

Kehtiva arengukava mõõdiku ühistranspordi kasutamise osakaal töölkäimisel näitab, et olenemata tasuta ühistranspordist tulnud reisijate kasvust, jääb sihttase tõenäoliselt saavutamata. Peamiseks põhjuseks on regionaalselt ebahühtlane ühistranspordi kasutatavus, s.h Tallinna ühistranspordi kasutajate langev osakaal.

¹¹ Hinnanguline ja lähima sajani ümardatud inimeste arv, kes elavad ehitistes, mille auto- rongi- ja lennuliiklusest tuleneva müra päeva-öhtu-ööümüraindikaatori Lden arvsuurused ületavad 55 dB. Hinnang antakse Tallinna ja Tartu linna ning suurema liiklussagedusega maanteelõikude kohta iga 5 aasta tagant. Maanteeade ääres 331, Tartus 50 600, Tallinnas 249 900

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

Allikas: [Statistikaamet](#)



Tuleb täiendavaid meetmeid kasutusele võtta transpordi arengukavas seatud eesmärgi saavutamiseks. Kuna suurim osa ühistranspordi kasutajates elab Tallinna linnas, siis on langus on 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 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 hõreastutusega aladel loobuma ühistranspordi kasutusest.

Lisa 1. Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020 tulemused

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

Näitaja nimi	Mõõtühik	Algtase	Saavutustase 2018 lõpus (KUMULATIIVNE; KOOS EELMISTE AASTATEGA).	Sihttase 2018	Sihttase 2023
Rekonstrueeritud või uuendatud maanteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	185	75	105
Halvas seisundis teede osakaal TEN-T võrgustiku teedest	%	12%	2,2%		11%
Uute maanteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	17	0	10
Investeeringuid teinud lennujaamade arv	lennujaam	0	0,5	0	1
Jäämurde teenuse osutamiseks vajalike rekonstrueeritud sadamate arv	sadam	0	0	0	1
Parandatud ühendusega raudteepeatuste arv	peatas	0	28	10	20
Rekonstrueeritud või uuendatud raudteelõikude kogupikkus, millest TEN-T	km	0	141,48	50	110
Soetatud/paigaldatud läbivalgustusseadmed raudtee-piirile	tk	0	1	0	1
Keskonnasõbralike ja vähese CO2-heitega transpordisüsteemide, sh siseveeteede ja meretranspordi, sadamate ning eri transpordiliikide ühendamiseks/parandamiseks rekonstrueeritud/ehitatud objektid	tk	0	1,43	2	5

Lisa 2. Arengukava meetmete raames ellu viidavate olulisemate investeeringute tulemused

PROJEKTI NIMI	EELDATAV TULEMUS 2020. a.
LINNALISE LIKUVUSE PROJEKTID VASTAVALT KOV-DE ETTEPANEKUTELE	
LINNU LÄBIVAD TEN-T VÕRGU TEED	
Tartu idapoolse ringtee II etapp: Ühendus Lammi tn - Räpina mnt	Tehtud
MAANTEEAMETI PROJEKTID	
Väo liiklussõlme ehitus	Töös, aga on hilinenud. Valmib pärast 2020.
Kostivere (Jõelähtme) kogujateede ehitus	Tehtud
Sillamäe linna lõik, sh maantee ja raudtee eritasandiline ristumine	Tehtud
Kose-Võõbu 2+2 maantee ehitus	Töös, võib valmida 2020.
Põltsamaa - Tartu möödasõidualade rajamine	Tehtud
Ilmatsalu ring - Viljandi ring (Raja tänav)	Tehtud Ametlik nimetus „Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusala ehitus“
Variku viadukt - Raja tänav	Pole alustatud. Ametlik projekti nimetus „Tartu ümbersõidu Riia eritasandilise ristmiku projekt“ Projekteerimine käimas, RES 2019-2023 ehituse raha 22 MEUR puudub. Ehitus lükkub 2023+ juhul kui lisaraha ei leita
Tatra - Otepää - Sangaste (Tatra org) möödasõiduradade ehitus	Pole alustatud. RES 2019-2023 puudub Tartu mnt Reola-Kambja 2+1 tee ehituse raha 20 MEUR (sh Tatra oru lõik). Tänapäevase plaani järgi ehitus 2029-2030.
Tallinna piir - Topi sõlme ehitus (ka.)	Töös
Ääsmäe - Kernu maanteelõigu möödasõiduradade ehitus	Tehtud
Kernu ümbersõidu ehitamine	Töös
Nurme õgvenduse ehitamine	Tehtud
Pärnu - Tammiste teelõigu rekonstrueerimine	Tehtud
Türi linna lõigu rekonstrueerimine	Tehtud
Tallinna ringtee Keila lõik, sh Keila jõe silla ehitamine	Tehtud
Väo-Jüri liiklussõlmede ehitus	Töös
Kanama -Keila maanteelõigu rekonstrueerimine	Pole alustatud. Ehitus toimub 2020-2022
Jälgimäe viadukti ehitus	Tehtud. Pojecti ametlik nimi oli „Juuliku sõlme ja Tallinna ringtee Saku-Kanama 2+2 vahelõigu ehitus“
SADAMAD	
Saartega ühenduse pidamiseks vajalike riigile kuuluvate sadamate investeeringud (täpsed investeeringud tuuakse rakendusplaanis, võimalikud eelisused on nt Sõru sadama kai pikendus ja kaitsemuul, Triigi sadam kai rekonstrueerimine ja süvendus, Sviby	Töös

sadamahoone ehitus, Kihnu sadama loodemuuli rajamine, Naissaare olemasoleva sadama rekonstrueerimine, Heltermaa sadama 2. Kai, Rohuküla sadama 2. Kai)	
RONGIÜHENDUSED	
Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine	Töös. Valmib 2019
Tallinn-Rapla kiiruste tõstmine ja läbilaskvuse suurendamine	Tehtud
Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine	Töös. Valmib 2021
LAEVAD	
Sõru-Triigi liin	Tehtud
Rohuküla-Heltermaa liin	Tehtud
REGIONAALSETE ÜHENDUSTE ARENDAMINE	
Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere kapitaalremondi II etapp	Töös. Valmib 2019
Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere liiklusjuhtimissüsteemi rekonstrueerimine	Töös
KOHALIKE ÜHENDUSTE ARENDAMINE	
Projektid vastavalt KOV-de ettepanekutele	https://www.riigiteataja.ee/aktulisa/3260/2201/5013/93klisa.pdf Projektid on kirjeldatud investeeringute kavas.
ÜHISTRANSPOORDI INTEGREERIMINE JA LIGIPÄÄSU PARANDAMINE	
Ühistranspordipeatuste ühendamine kohaliku liikumiskeskonnaga	Rahastatud 31 projekti, millest 2018 aasta lõpu seisuga on valminud 28. Rahastatud projektid on järgmised: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aegviidu raudteepeatuse integreerimine erinevate liikumisviisidega 2. Kehra raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 3. Elva linn, raudteejaama esise väljaku rekonstrueerimine 4. Jõgeva raudteepeatuse parem ühendamine erinevate liikumisviisidega 5. Jõhvi raudteepeatuse parkimisalade rajamine ja ühendusvõimaluste parendamine 6. Keava raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 7. Keila raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 8. Laoküla raudteepeatuse parkla rajamine 9. Põllküla raudteepeatuse parkla rajamine 10. Klooga raudteepeatuse parkla rekonstrueerimine ja kergliiklustee rajamine 11. Roobuka raudteepeatuse ühendamine Aespa asulaga 12. Narva linna bussi-ja raudteejaama arendus 13. Paldiski raudteejaama integreerimine erinevate liikumisviisidega

	<ul style="list-style-type: none"> 14. Põlva raudteejaama piirkonna ühenduste parendamine 15. Raasiku raudteepeatuse juurde pargi-reisi parkimise võimaluste laiendamine 16. Aruküla raudteepeatusele ohutu ligipääsu rajamine ja pargi-reisi parkimise laiendamine 17. Hagudi raudteepeatuse väljaarendamine 18. Rapla raudteejaama väljaarendamine 19. Saku raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 20. Kasemetsa raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 21. Kiisa raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 22. Tõkke tn 1 pargi & reisi parkla rajamine Saue linna 23. Valingu raudteepeatuse juures erinevate liikumisviiside integreerimine 24. Urda raudteepeatuse erinevate ühendusvõimaluste integreerimine 25. Tabivere raudteepeatuse ühendusvõimaluste parandamine 26. Tamsalu raudteepeatuse ühendamine erinevate liikumisviisidega 27. Tapa raudteejaama ühendamine bussiliikluse, jalakäijate liikluse ja autoliiklusega 28. Tartu raudteejaama arendamine ja ligipääsetavuse suurendamine 29. Türi raudteepeatuse parkla ehitamine 30. Valga raudteejaama ümbruse parkimisvõimaluste laiendamine ning juurdepääsuvõimaluste parendamine 31. Viljandi raudteepeatuse ühenduste arendamine
TURISMI JA ETTEVÕTLUST TOETAVAD RAHVUSVAHELISED REISIÜHENDUSED	
Tallinna Lennujaam: investeringud lennuohutussüsteemi ja keskkonnamõjude vähendamisse	Töös. Valmib 2020
Tallinna Lennujaama ühendamine raudtee ja Tallinna linna ning Vanasadamaga	Osaliselt valmis (Lennujaama ühendus kesklinnaga). Vanasadamaga ühendus loomata.
LAEVAÜHENDUSTE ARENDAMINE	
Vanasadama ühendamine Tallinna kesklinna ja teiste transpordiliikidega	Pole alustatud
RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO LISANDVÄÄRTUS ON SUURENENUD	
Narva piiripunkti raudtee röntgenseadme soetamine	Tehtud
Tallinna Vanasadama ja Russalka ristmiku ühendamine - "Reidi tee"	Töös. Valmib 2019
Hundiäpe sadama rekonstrueerimine II etapp	Töös