



MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM

LISA 1

**TRANSPORDI JA LIIKUVUSE ARENGUKAVA AASTATEKS 2021–2030**  
**KOOSTAMISE ETTEPANEK**

Tallinn 2019

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

## Sisukord

Sissejuhatus ja taust.....	3
Arengukava koostamise vajaduse põhjendus ja eesmärk.....	3
Hetkeolukord ja probleemide kirjeldus .....	3
Kehtiva arengukava liigiülesed mõõdikud .....	4
Kergliiklus .....	6
Raudteed .....	8
Maanteed .....	13
Merendus ja veeteed .....	19
Lennujaamad .....	21
Veondus ja laondus.....	22
Ühistransport .....	22
Haridus ning teadus & arendus.....	28
Arengukava üldeesmärk ja ulatus ning tegevussuunad.....	29
Seosed teiste arengudokumentidega.....	29
Arengukava rakendamise kaasnevate eeldatavate mõjude esmane analüüs.....	36
Mõju majandusele.....	36
Mõju kaubaveole.....	37
Mõju regionaalarengule .....	38
Mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste asutuste korraldusele, kuludele ja tuludele ...	39
Mõjud elu- ja looduskeskkonnale .....	39
Sotsiaalsed ja demograafilised mõjud .....	42
Mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.....	43
Seosed läbivate teemadega.....	44
Keskkonnahoid ja kliima .....	44
Võrdsed võimalused .....	44
Infoühiskond.....	44
Regionaalareng .....	44
Riigivalitsemise areng .....	45
Seosed säästva arengu eesmärkidega .....	45
Arengukava koostamise ja kaasamise ajakava.....	46
Arengukava koostamise ja juhtimise eeldatav korraldus .....	47
Arengukava koostamises osalevad ministriumid ja teised seotud osapooled.....	47

## Sissejuhatus ja taust

Lähtudes Vabariigi Valitsuse 13. detsembri 2005. a määruse nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord” §-st 5 ja riigieelarve seadusest, esitab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Vabariigi Valitsusele ettepaneku valdkondliku arengukava „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ koostamiseks.

„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2030“ katab riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“ ning panustab kaudselt ka „Siseturvalisus“, „Infoühiskond“, „Keskkond“, „Energeetika“ ja „Teadus- arendustegevus ja ettevõtlus“ tulemusvaldkonna arengudokumentidesse ja nende eesmärkide täitmisesse.

Arengukava koostatakse laiapindse transpordipoliitikat kujundava dokumendina. Arengukava on Transpordi arengukava aastateks 2014-2020 jätkudokument, mis hakkab meretranspordi osas asendama ka senist Eesti Merenduspoliitikat 2012-2020 (laevanduse, sadamate ja logistika ning veeteede arengu osas).

## Arengukava koostamise vajaduse põhjendus ja eesmärk

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2030 koostamine on vajalik, kuna tänane transpordi arengukava 2014-2020 kaotab kehtivuse 2020. aastal. Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030 on tarvilik tulemusvaldkonna eesmärkide pikaajaliseks seadmiseks. Võimalusel võiks transpordipoliitika kestlikkuse aspektist lähtuvalt arengukava koostamisel täpsemalt läbi arutada arengukava kestuse - 10 aasta asemel 15 aastat (aastateks 2021–2035).

Senisest tugevamalt on fookuses valdkondade ülene koostöö, eriti kliimapoliitika ja energeetika eesmärkidega seoses. Lisaks mõjutab uue perioodi arengukava oluliselt digitaliseerimine, automatiseerumine. Eelnevast tulenevalt on vajalik seada tuleviku sihid ja eesmärgid.

Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030 koostatakse, et

- 1) toetada Eesti majandusarengut läbi poliitika tõhusa toimimise kiiresti muutuv keskkonnas;
- 2) tagada, et valdkonna poliitilised sihid ning erinevad tegevussuunad oleks omavahel loogiliselt seotud, sh koostoimes muude valdkondlike poliitikaeesmärkidega;
- 3) viia süsteemselt ja koordineeritult ellu EL-i institutsioonide, Riigikogu ning Vabariigi Valitsuse poolt vastu võetud alusdokumentides sätestatud;
- 4) planeerida valdkonna eesmärgid koostöös partneritega.

## Hetkeolukord ja probleemide kirjeldus

Transpordisüsteem koosneb taristust, transpordivahenditest, veeteenusest, inimestest, kes liiguvad, ja kaupadest, mida liigutatakse, ning sellega seotud teenustest, infost, regulatsioonist ja organisatsioonidest. Transpordipoliitika tegeleb kõikide nende elementidega ning kitsaskohti, mille parendamisega arengukava rakendamise raames tegeleda, leidub kõigis neis elementides.

Peamine väljakutse transpordi ja liikuvuse planeerimisel on **inimeste ja kaupade liikuvuse efektiivsem kuid sealjuures kasutajate jaoks mugavam korraldamine.**

Ka **kiiresti muutuv keskkond** tingib täna olukorra, et transpordipoliitikas peab toimuma paradigma muutus, kuna vananenud transpordi korraldamise süsteemid ei vasta järgmise 10 aasta perspektiivis tegelikule nõudlusele ja pole efektiivsed. Selliselt on oht kaotada järgneval kümnel aastal konkurentsivõimes.

Ühtlasi on Eesti transport täna üks saastavamaid Euroopa Liidus. Vajalik on järgmiseks kümneks ja kolmekümneks aastaks leida lahendused, kuidas erinevaid CO<sub>2</sub> eesmärke pikaajaliselt saavutada.

Samas tuleb arvestada, et **Eesti võimalusi piirab tema turu väiksus** (millest tingituna on ka transpordi- ja logistikaturg väike ning suurt mastaapi eeldavate teenuse pakkumine keeruline), mis suurendab vajadust riigil keskenduda enam ettevõtete ekspordisuutlikkuse kasvatamisele (sh tootearendus ja pädeva tööjõu järelkasv). Seetõttu on Eesti jaoks oluline olla väga hästi ühendatud muu maailmaga. Aegruumiliste vahemaade vähendamine on meie võimalus olla suurem.

Väikeriigina on Eestil piiratud võimalused teha pikaajalise tasuvusega suuremahulisi taristuinvesteeringuid. Tähtis on, et sellised investeeringud oleksid pikaajalist Eesti majanduskasvu parimal viisil toetavad. Keskenduda tuleb investeeringutele, mille sotsisaalmajanduslik tasuvus on suurim.

Eesti hõredalt ja ebaühtlaselt paiknev rahvastik on ühtaegu nii võimalus (nt töötada välja uudseid maapiirkondadele sobilikke avalikke teenuseid) kui ka piirang (kuna riik peab pakkuma samal tasemel kvaliteeti üle riigi olenemata sellest, kui palju inimesi konkreetses piirkonnas elab või kui kulukas on neile teenust pakkuda). Transpordi korralduse planeerimisel tuleb arvestada ka rahvastiku vananemisega. Seetõttu võiks arengukava aidata kaasa Eesti tasakaalustatumale arengule.

**Tänane väljakutse on liikuda aina enam andmepõhisele lähenemisele transpordi ja liikuvuse planeerimisel.** Digitaliseerimise ja andmete ajastul tuleb seda võimalust parema planeerimise saavutamiseks kasutada. Reaalsuses aga on andmete kättesaadavaks tegemine huvitatud osapooltele raskendatud.

Järgnevalt on toodud ülevaade transpordisektori hetkeolukorrast valdkondade kaupa. Kõigepealt anname ülevaate kehtiva arengukava mõõdikute täituvuse kohta üldisemal tasemel ja pärast iga transpordiliigi kohta ka eraldi. Käsitletavaid mõõdikuid ei ole plaanis üle võtta uude arengukavasse. Uue arengukava mõõdikud selginevad arengukava koostamise käigus.

### **Kehtiva arengukava liigiülesed 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 arvutused<sup>1</sup>

Transpordi liikide üleselt on transpordisektori energiakulu (teradžauli)<sup>2</sup> 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 <sup>3</sup>	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 eesmärged aidanud saavutada kütuseaktsiisi tõstmise, mis on suunanud osa tegelikult Eesti transpordis kasutatavast kütusest Läti bilanssi.

Rahvusvaheliste reisijate arvu<sup>4</sup> mõõdik näitab, et arengukava eesmärged 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](#)<sup>5</sup>

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

<sup>1</sup> Tulemused 2016-2017: Quality of roads 4,7; Quality of railroad infrastructure 4,1; Quality of port infrastructure 5,6; Quality of air transport infrastructure 5,1. Keskmine 4,875.

<sup>2</sup> Mõõdik näitab seda, et vähem energiat kulutatavate liikumisviiside osakaalu suurenemisega on transpordisektori energiakulu jäänud samaks, samal ajal kui liikuvus on suurenenud.

<sup>3</sup> Kalkuleeritud EKUK andmete ja prognooside põhjal (WEM stsenaarium)

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 2017 andmed. Sadamad 10,85; Lennujaamad 2,636; Buss 1,359.

Kaubaveo maht<sup>6</sup> 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)

## Kergliiklus<sup>7</sup>

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. Põhjamaade linnades on aktiivsete liikumisviiside potentsiaali realiseerimiseks välja arendatud 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<sup>8</sup> tasuvusarvutustes on rattakasutuse suurim mõju reeglina tervisemõju. Regulaarne rattakasutus elustiili osana parandab Maailma Terviseorganisatsiooni hinnangul tervist<sup>9</sup> 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 (teel kasutatavad vahendid: tasakaaluliikur, elektriline tõukeratas, tavaline tõukeratas jmt) võrgustikud ka suuremates linnades. Antud suunda toetab tugevalt ka Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood, kus säästva transpordi arendamine on prioriteet.

Tartus projekteeriti ja ehitati välja 44 bussipeatust elektroonilise tablo kasutamiseks, arendati välja bussiinfosüsteem ning soetati ja paigaldati vastavad seadmed; arendati välja ja soetati elektroonilise piletiinfosüsteemi kasutamise seadmed. Hoolimata tõrgetest projekti rakendamisel esitasid Tartu linnakodanikud Tartu ühistranspordi reaalajas jälgimise

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine (2017). Praxis. <http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transpordinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf>

<sup>8</sup> Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissa, Helsinki 2014, lk 5.

<sup>9</sup> Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling, Methods and user guide, 2014 update, WHO, lk 1, lk 6.

infosüsteemi „Tartu linna aasta tegu 2014“ kandidaatide hulka ja see pälvis rahvahääletusel teise koha.

**Praxise 2017. aasta analüüsist**<sup>10</sup> johtus, et kergliiklusteede võrgustikku arendades tuleks lähtuda konkreetse kergliiklustee asukohast. Linnades ja linnalähipiirkondades võiks eelistada kergliiklusteede võrgustiku loomist ja võrgu puuduolevate lülide lisamist. Maanteede ääres on tarvis ühendada olulised objektid, enamasti on nendeks asula/linn ja selle mõjupiirkonnas paiknev satelliitasula, kool, ühistranspordisõlm vms.

Oluline on, et rajamiseks valitavad objektid ei oleks rajatud maantee äärde üksiku lõiguna, mille algus või lõpp ei ulatu nn ankurpunktini, st see on n-ö olulise objektiga ühendamata. Lisaks peaks rajataval lõigul olema ka pikemas plaanis suhteliselt suur kasutuspotentsiaal. See tähendab, et lõigu rajamise üle otsustamisel tuleks hinnata ka selle võimalikku kasutust. Pelgalt soovist omada kergliiklusteed (või veel hullem, selle lõiku) ei piisa. Seepärast peaks KOVidel olema selge tulevikuvaade liikumisviiside (eelkõige jalgsi- ja jalgrattaliikluse) pikaajalise muutumise kohta, mis on kirjeldatud arengukavas või planeeringus. See mõjutab otseselt kergliiklusteede rajamist ja võimaldab järjestada neid prioriteetsusest lähtuvalt.

Uue arengukava keskne idee on liikuvuse arendamisel aktiivsete ja loodussäästlike liikumisviiside soodustamiseks oluline läbimõeldud ning omavahel ühendatud võimalikult kasutajasõbralik ning ohutu kergliiklusteede võrgustiku loomise soodustamine.

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 2018	Sihttase 2020
Jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal	20,2%	19,3%	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 peatänavade 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.

---

<sup>10</sup> Praxis, Inseneribüroo Stratum ja Positium (2017). Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine

## Raudteed<sup>11</sup>

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 ammandunud läbilaskevõime Balti jaamas ja Pääsküla-Keila raudteelõigul (mõlemal juhul üksnes tiptundidel). Ülejäänud raudteeliinid on pigem alakasutatud ning investeringute teostamisel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). AS-i Eesti Raudtee kaubaveoprognosisid 2018-2022 perioodiks näitavad pigem stabiliseerumist või vähenemise trendi jätkumist, 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 kehvast seisust Lelle-Türi raudteelõik**, kuhu on ettevõtja planeerinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi suuniste kohaselt aastatel 2019-2020 investeerida kokku 12,1 miljonit eurot.

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 investeringuid, 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,

---

<sup>11</sup> Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava 2018-2022



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.

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).

### *Rööbasteed ja rajatised*

EVR-i taristul on raudtee peateede olukord perioodil 2008-2017 aasta-aastalt märkimisväärselt paranenud ning käesoleval hetkel on rööbastee seisukorrast tulenevaid alalisi kiiruspiiranguid minimaalselt. Üldistavalt saab väita, et EVR tagab reisiringide kiirusel 120 km/h nõutava seisunditaseme nendel raudteelõikudel, kus varasemal perioodil on teostatud rööbastee rekonstrueerimise tööd (st vastavate raudteelõikude eluiga on algusjärgus). Sellised raudteelõigud on Tallinn-Tapa, Tartu-Koidula, Tartu-Valga ning osaliselt Tapa-Tartu, Tapa-Narva ja Tallinn-Keila-Paldiski. Kuna kiirusele 120 km/h vastava seisunditaseme tagamine üksnes kulueelarvest ei ole rööbastee teatud eluea saavutamisel enam võimalik, vajavad perioodil 2018-2021 investeringuid osaliselt Tallinn-Keila-Paldiski (Keila-Riisipere), Tapa-Narva ja Tapa-Tartu peateed.

Rööbastee pealisehituse seisundit (st kiiruse hoidmise suutlikkust) iseloomustavad ennekõike järgmised näitajad:

- Rööbastee geomeetria;
- Rööbaste defektsus.

EVR-i Tallinn-Keila-Paldiski (Keila-Riisipere), Tapa-Narva ja Tapa-Tartu raudteelõikudel on osaliselt tulenevalt algupäraselt paigaldatud kinnitussüsteemidest ning rööpa tüüpidest rööbastee geomeetria ja rööpa defektsuse probleemid. Iseäranis tundlik on osaliselt Tapa-Narva raudteelõigu pealisehitus, mis tulenevalt oma kasuliku eluea ammendumisest vajab enam tähelepanu ning alates 2018. a teisest poolest vajadusel ka reisiringide kiiruspiiranguid.

EVR-i vastavate raudteelõikude pealisehituse eluiga ning lähiaastate investeerimisvajadust selgitab alljärgnev tabel.

Raudteelõik	Seisund	2017-2022	2023-2027
Tallinn-Tapa	Valdavalt uuendatud		ca 22 km
Tapa-Tartu	Valdavalt uuendatud	ca 10 km	ca 10 km
Tapa-Narva	Osaliselt uuendatud, osaliselt amortiseerunud	ca 48 km	
Tartu-Koidula	Valdavalt uuendatud		ca 11 km
Tartu-Valga	Valdavalt uuendatud		ca 22 km
Tallinn-Keila-Paldiski/Keila-Riisipere	Osaliselt uuendatud, osaliselt amortiseerunud	ca 47 km	

Märkus: Valga-Koidula raudteelõigul investeeritakse üksnes hädavajalikus ulatuses raudteelõigu käigushoidmise eesmärgil, kuna puudub vajadus tagada reisiringide kiirus 120 km/h

### *Liiklusjuhtimisseadmed ja seotud tehnoloogiad*

EVR kasutab rongiliikluse juhtimiseks erinevaid lahendusi ja tehnoloogiaid, mis valdavalt pärinevad ajavahemikust 1960-1980. Kuna sedalaadi tehnoloogiate nominaalne eluiga on ligikaudu 30 aastat, siis on vajalik vaadeldaval perioodil välja vahetada valdav enamus EVR-i raudteelõikude liiklusjuhtimisseadmeid. Rahastust on vajalik selleks riigil planeerida.

Alljärgnev tabel annab ülevaate liiklusjuhtimisseadmete seisundist ning vajadusest neid konkreetsel perioodil uuendada.

Raudteelõik	Eluiga	2017-2022	2023-2027
Tallinn-Tapa	Ammendumas		x
Tapa-Tartu	Ammendumas		x
Tapa-Narva	Ammendumas		x
Tartu-Koidula	Täielikult uuendatud		
Tartu-Valga	Osaliselt ammendunud, osaliselt ammendumas	x	x
Tallinn-Keila-Paldiski/Keila-Riisipere	Täielikult ammendunud	x	

Lisaks liiklusjuhtimissüsteemidele vajab EVR rongiliikluse korraldamiseks erinevaid sidelahendusi, ohutusseadmeid ja monitooringusüsteeme, mille käigus hoidmine eeldab samuti järjepidevaid investeeringuid. Ajavahemikus 2010-2017 on ajakohastatud järgmised tehnoloogiad:

- Rongiraadioside;
- Raudteeülesõidukohtade automaatsed foorisignalisatsioonid (osaliselt);
- Veeremi teljelaagrite ülekuumenemise tuvastamise seadmed (nn Hot-box seadmed).

Vaadeldaval perioodil vajavad uuendamist ennekõike järgmised tehnoloogiad:

- tehnoloogiline side;
- vaguniaeglustid;
- erinevad tuumikvõrgu lahendused.

### *Reisijate rajatised*

EVR-i taristul kasutada antavad reisijate ooteplatvormid on kõik rekonstrueeritud ajavahemikul 2010-2014 ja need on heas seisukorras. Ooteplatvormide kasulik eluiga on hinnanguliselt 25 aastat, mistõttu puudub vajadus vaadeldaval investeerimisperioodil teostada suuremahulisi täiendavaid investeeringuid antud valdkonnas.

Raudteelõik	Platvormide arv	Seisund
Tallinn-Tapa (sh Tallinn-Balti ja Tapa jaamad)	38	Uus, rajatud 2010-2011
Tallinn-Keila	23	Uus, rajatud valdavalt 2010-2011
Keila-Paldiski (sh Keila ja Klooga-Rand)	8	Uus, rajatud valdavalt 2011-2012
Keila-Riisipere	6	Uus, rajatud valdavalt 2011-2012
Tapa-Narva (sh Narva)	11	Uus, rajatud valdavalt 2014
Tapa-Tartu (sh Tartu)	11	Uus, rajatud valdavalt 2012-2013
Tartu-Valga	13	Uus, rajatud valdavalt 2011-2012
Tartu-Koidula	18	Uus, rajatud valdavalt 2011-2012
Koidula-Valga	1	Uus, rajatud valdavalt 2012-2013

Märkus: Koidula-Valga lõigul on infrastruktuuriteenus reisiringidele kasutatav üksnes Koidula-Piusa lõigul

Seoses reisijateveo nõudluse kasvuga ja sõiduplaani paindlikkuse tagamisega on vajalik rajada üksikuid täiendavaid reisijate ooteplatvorme ning pikendada olemasolevaid ooteplatvorme.

### *Kontaktvõrk ja elektrivarustus*

EVR-i infrastruktuuril kasutatavad elektripaigaldised jagunevad kolme gruppi:

- kontaktvõrk koos vealajaamadega (3 tk);
- liiklusjuhtimisseadmete toiteliinid (6/10 kV);
- muude seadmete toiteks kasutatavad liinid.

Infrastruktuuriteenuse toimepidevuse kontekstis omavad tähtsust ennekõike kontaktvõrgu toimimine ja liiklusjuhtimisseadmete toiteks kasutatavate liinide toimimine. Seetõttu lähtub EVR investeeringute kava koostamisel ennekõike nimetatud rajatiste nõuetekohase seisukorra tagamisest.

Kontaktvõrgu seisukorda iseloomustab alljärgnev tabel.

Raudteelõik	Seisund	Märkused
Tallinn-Keila	Valdavalt uus	Bp 89 km – Saue I tee vajab rekonstrueerimist
Keila-Paldiski	Uus	Täiendavaid investeeringuid ei vaja
Keila-Riisipere	Osaliselt uus	Vasalemma-Riisipere rajatud 1981. a ja vajab rekonstrueerimist
Tallinn-Aegviidu	Osaliselt amortiseerunud	Rajatud 70-ndatel ja 80-ndatel

EVR arvestab kontaktvõrgu kasulikuks elueaks hinnanguliselt 40 aastat. Seetõttu vajavad vaadeldavas ajavahemikus investeeringuid ennekõike Tallinn-Aegviidu ja Vasalemma-Riisipere raudteelõigud, samuti lühike lõik Tallinn-Keila liinil. Lisaks kontaktvõrgu investeeringutele vajab lõigul Tallinn-Aegviidu rekonstrueerimist ka samal ajajärgul rajatud

Raasiku veoalajaam. Kaalumist vajab pikas perspektiivis elektritoitesüsteemide vaheline ümberehituse vajadus 3 kV-lt 25 kV süsteemile, mis seondub ka eelmainitud lõikudega.

Liiklusjuhtimisseadmete toiteliinide seisukord erineb raudteelõiguti. Enim tähelepanu vajavad vaadeldavas ajaaknas Tallinn-Tapa, Tapa-Tartu ja Tartu-Valga lõigul paiknevad toiteliinid, vähemas matus ka Tapa-Narva, Tallinn-Keila ja Valga-Koidula liinidel asuvad automaatblokeeringu toiteliinid.

**Praxise 2017. aastal läbiviidud uuringu** „Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordiinvesteeringute mõjude hindamine“ (edaspidi Praxise 2017. aasta uuring)<sup>12</sup> soovitude kohaselt jätkata raudteevõrgu rekonstrueerimist ja võimaluste loomist eri liikumisviiside kombineerimiseks (nt ratta- ja autoparklad raudteejaamades). Raudteeliiklust kavandades tuleks arvestada ka konkurentsi autoliiklusega. Raudtee on üks väheseid linnadevahelist ühenduvust tagavaid liikumisviise, mis suudab pakkuda autole reaalselt konkurentsi nii ajasäästuna kui ka liikumiskvaliteedis. Sellega vähendaks raudteeliikluse arendamine ühtlasi vajadust maanteed laiendamise järele. Tulevikus tuleb ühistranspordikorralduses rohkem arvestada rongi- ja bussiliikluse ühendamise võimalustega (ennekõike maapiirkondades), mis tooks rongidesse veelgi rohkem sõitjaid. Jätkata tuleb ka teenuse arendamist, näiteks Tallinna-Tartu rongiliini väljumisgraafik ei suuda praegu bussigraafikuga konkureerida.

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 valminud. Tööde käigus on raudteepeatuses 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.

2019. aasta uue valitsuskoalitsiooni tegevusprogrammi üheks eesmärgiks on arendada mugavaid ja kiireid rongiühendusi pealinnast Paldiski, Tartu, Narva, Pärnu, Viljandi, Rohuküla,

---

<sup>12</sup> Praxis, Inseneribüroo Stratum ja Positium (2017). Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordiinvesteeringute mõjude hindamine

Koidula ja Valga suunal ning siduda need paremini teiste liikumisviisidega. Muuhulgas otsida koostöös Lätiga võimalusi avada kiire rongiühendus liinil Tallinn-Tartu-Riia.

### Maanteed<sup>13</sup>

Eesti riigiteede pikkuseks seisuga 1.01.2019 on 16 608 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on 1609 km (9,7%) põhimaanteed, 2405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 480 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 114 km (0,7%) ühendusteel.

Kui aastatel 1998-2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6-10%-ni aastas, siis aastatel 2008-2010 liiklussagedus vähenes. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel kasvades 2011-2016 keskmiselt 2,85 %. 2018. aasta liiklusloendustulemuste põhjal<sup>14</sup> kasvas keskmine liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2017. aastaga 2,9% ehk 968 autolt 995 autoni ööpäevas. 2017. aastal kasvas liiklussagedus võrreldes 2016. aastaga 3,6%. 2018. aastal oli põhiteede aasta keskmine liiklussagedus 5395 autot ööpäevas (võrreldes 2017. aastaga kasv 2,4%), tugiteedel 1601 autot ööpäevas (kasv 2,7%) ja kõrvalteedel 310 autot ööpäevas (kasv 4%).

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete taset<sup>15</sup> (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 megatekstuuri) mõõtmist koos teekatte tasetase 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 tasetase. Tasetase 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<sup>16</sup> (enamuse põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasetase parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008-2017 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteedel keskmine tasetase võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteedel keskmine tasetase (IRI) näitaja osas toimub paranemine kuid keskmine tasetase väärtus on kõrvalmaanteedel siiski liialt kõrge. Teekasutaja jaoks tähendab kõrge IRI väärtus suuremat ebatasasust, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused

---

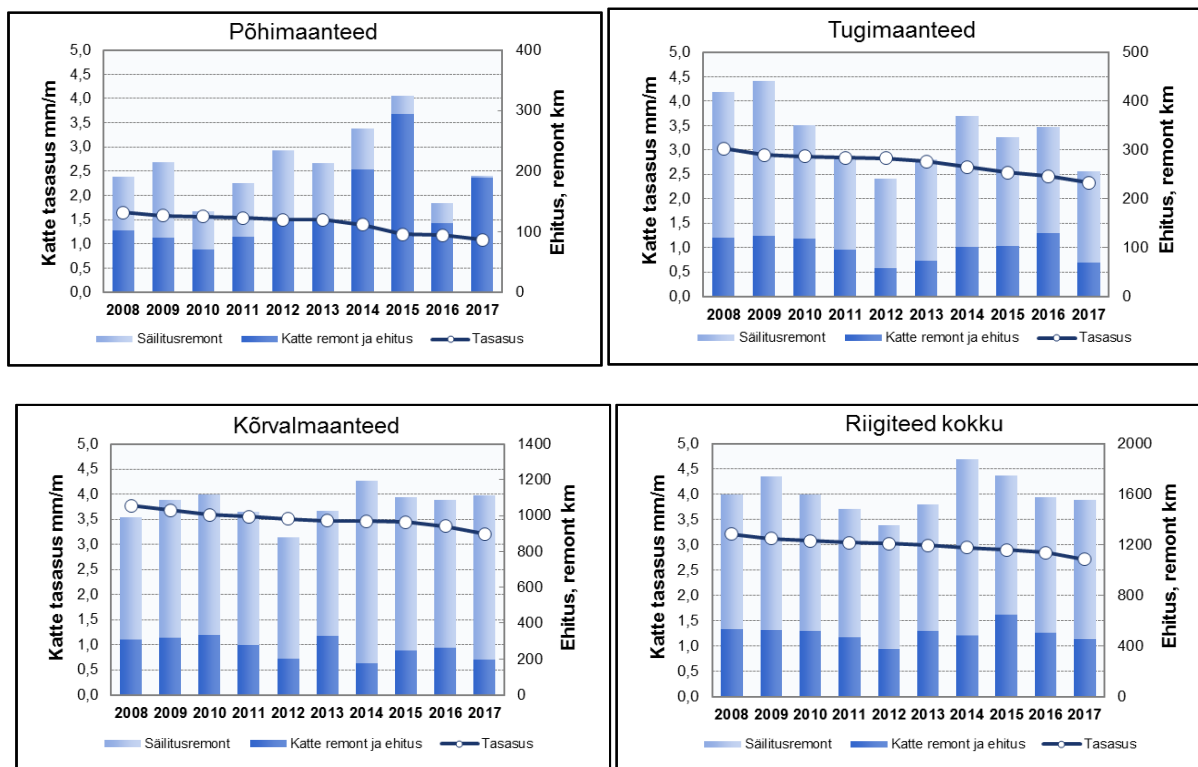
<sup>13</sup> Info allikast „Vabariigi Valitsuse korralduse „Riigiteede teehoiukava 2018–2022“ eelnõu seletuskiri (22.06.18)“

<sup>14</sup> Teede Tehnokeskuse aruanne „Liiklusloenduse tulemused 2018. aastal“ on kättesaadav: [https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusloendus/2018/2\\_IL2018\\_aruanne.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusloendus/2018/2_IL2018_aruanne.pdf)

<sup>15</sup> 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 tasetase, mida väiksem on IRI väärtus.

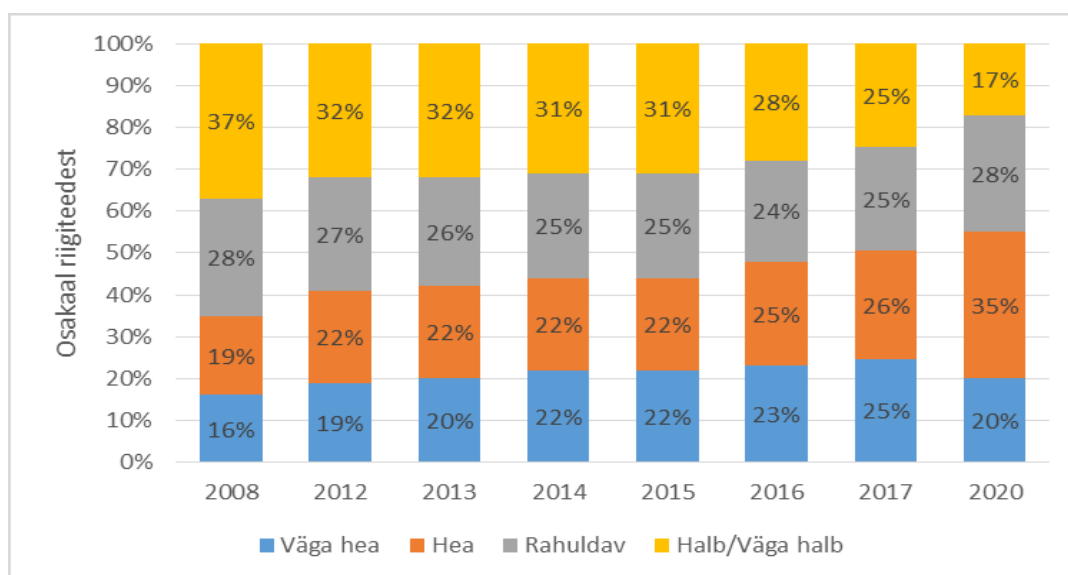
<sup>16</sup> Kattega teede taastusremont - remondi liik, mille eesmärgiks on kattega teedel katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamisega. Taastusremondi peamiseks põhjuseks on teekattes tekkinud roopad. Taastusremondi tulemusel 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.

suuremaid. Joonisel 1 on toodud teekatete tasetajad ning pindamis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi.



Joonis 1 Teekatte tasetajad teeliikide lõikes

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 2 on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2008-2017 võrrelduna 2020 aastaks püstitatud eesmärgiga.



Joonis 2 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<sup>17</sup>, ehitamine<sup>18</sup> 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>).

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.

**Praxise 2017. aastal läbiviidud uuringu soovituste<sup>19</sup>** kohaselt tuleks edaspidi rahastatavate teelõikude puhul tehniliste normidele vastavuse, liiklussageduse ja nendele tugineva liiklusohutuse kõrval hinnata projektide valiku kriteeriumides rohkem ka seda, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju suurendab see keskkonnakoormust, kui palju kasutab teelõiku ühistransport, millised võimalused loob

---

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> Praxis, Inseneribüroo Stratum ja Positium (2017). Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine

investeering liikumisviisiülesteks muutusteks (nt pargi-ja-sõida-võimalustega arvestamine, erinevate transpordiviiside omavaheline asendatavus) ning võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju (kui palju panustab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühenduse parandamisse).

Lisaks soovitas sama uuring kaaluda väga hoolikalt uute maanteelõikude rajamist, mis võivad suurendada teedevõrgu ülalpidamiskulusid, eriti arvestades, et säästva liikuvuse kontseptsiooni arendamise põhimõtteid järgides peaks autode hulga kasv pigem pidurduma või isegi vähenema.

Samuti soovitas Praxis kasutusintensiivsust prognoosides kasutada senisest rohkem n-ö kasutajakeskset lähenemist, võttes aluseks ruumilisest planeerimisest ja sotsiaalmajanduslikest trendidest tuleneva liikumisnõudluse ning selle muutused, hinnata inimeste võimalikke liikumistrajekte, sh näiteks kasutades selleks nii riiklike andmebaaside kui ka mobiilpositsioneerivate andmeid, kavandatavaid elamurajoone ja muid ruumilise planeerimisega seonduvaid arengutendentse.

2019. aasta uue valitsuskoalitsiooni tegevusprogrammi üheks eesmärgiks on muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuvabaks.

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 <sup>20</sup>	Sihttase 2014-2020
SKP reaalkasv antud vahemikus	-1%	25,7% <sup>21</sup>	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

<sup>20</sup> 2018 andmed pole veel saadaval

<sup>21</sup> <sup>21</sup> 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](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/labisoit_2018.pdf)



Algtase 2012	19%	22%	27%	32%
Vahetase 2017	25%	26%	25%	25%
Vahetase 2018	N/A			
Proгноос 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. 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 kehvemas 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 hukkunute vahele.

Transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste mõõdik<sup>22</sup> – 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	2153,85	2271,46	2363,27	≤ 2379	2 442,60	≤ 2405

<sup>22</sup> Eesmärgi saavutamisele aitavad kaasa ka liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamine ja ühistranspordi kasutuse soodustamine

(kt CO <sub>2</sub> -ekvivalenti) <sup>23</sup>						
---	--	--	--	--	--	--

Allikas: Alg- ja vahetasemed on toodud vastavalt Eesti 2019. a KHG heitkoguste inventuurile (KeM)

2017. aasta sihttasest ületati ning ka tulevikus prognoositakse transpordisektori heitkoguste kasvu, 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 Määruse kontekstis.

„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 2017	Sihttase 2020
Taastuvenergia osakaal	0,2%	0,5%	≥ 3,0%	3,1%	≥ 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 sihttase on saavutatav.

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

Klass	CO <sub>2</sub>	Arv 2017	Osakaal 2017	Algtase 2011	A,B,C osakaal 2017	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
A	<90	670	3%				N/A	
B	91-110	3712	14%	20%	54%	30%		50%
C	111-130	9483	37%					
D	131-150	6598	26%					

<sup>23</sup> Eesmärk ei hõlma lennunduse CO<sub>2</sub>-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](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](http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1197603/NIR_EST_1990-2011_15042013.pdf)).

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 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<sub>10</sub>-heite osas saavutatav 2020. aasta sihttase, kuna aastal 2016 on juba 350 t ja hetkel näitab mõõdik vähenemistrendi.

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Vahetase 2016	Sihttase 2017	Vahetase 2018	Sihttase 2020
PM <sub>10</sub> -osakeste heide (tonni)	576,9	350	630	440,5	560

Ka „liiklusmürast mõjutatud inimeste arv“<sup>24</sup> 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

## Merendus ja veeteed

Riigil on **parvlaevasadamaid kolmteist**: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Abruca, 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

<sup>24</sup> Hinnanguline ja lähima sajani ümardatud inimeste arv, kes elavad ehitistes, mille auto- rongi- ja lennuliiklusest tuleneva müra päeva-õhtu-ööümüraindikaatori Lden arvuurused ületavad 55 dB. Hinnang antakse Tallinna ja Tartu linna ning suurema liiklussagedusega maanteelõikude kohta iga 5 aasta tagant.

ühenduse mandriga. Lisaks on riigil sadam ka Naissaarel Harju maakonnas ning Papissaare ja Vikati sadamad Saare maakonnas.

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 ja mugavama teenindamise tagamise seisukohalt saaks parandada Rohuküla, Sviby, Ruhnu ja Vikati sadamate infrastruktuuri kaitserajatiste täiendamise ja nagu lainemurdjate või muulide osaline rekonstrueerimine või ehitamine. Muus osas on sadamate hetkeolukord väga hea. Lõpetamisel on programmiperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi projektid Rohuküla ja Heltermaa sadamates (rajamata on uute parvlaevade teised kaikhad).

### *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 transiivooegade teenindamisele, kui kasutatakse Eestit läbivat transpordisüsteemi. Ka ajutine tagasilöökk 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 kvaliteetsed 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 igaaastaselt 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 Alfons Hakans'i vedurlaevadel. Jäämurdja Tarmo osas on vajalik teha lähiaastatel otsus, kas renoveerimise või uue jäämurdja soetamise kasuks.

2019. aasta uue valitsuskoalitsiooni tegevusprogrammi üheks eesmärgiks on välja töötada arengusuunad Eesti kui mereriigi staatuse tõstmiseks.

## 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 reisiterminal on kavandatud teenindama 2,8 miljonit reisijat aastas, 2018 aastal teenindas lennujaam 3 miljonit reisijat. Kasvavate mahtude juures on ohutus ja turvalisus tagatud. Samuti tootlikkuse ning efektiivsuse näitajad kasvavad. Tähtsamad projektid: Ühtekuuluvusfondi projekti hanked (tehnik) ja II etapi ettevalmistamine (s.o lõunaalad), aeronavigatsiooniteenuse vastavusse viimine 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** lennujaama osas kiideti Vabariigi Valitsuse (VV) 11.05.2017 kabinetinõupidamisel heaks täiendavate taristuinvesteeringute programm perioodiks 2018-2020, mille järgi eraldab Eesti Vabariik (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kaudu) riigieelarvest Kärdla lennujaama rekonstrueerimiseks kokku kuni 1 miljon eurot, et kaasajastada Kärdla lennuvälja raja asfaltkatet ning paigaldada kaasaegsed aeronavigatsiooniseadmed. Projekt lõppeb 31.12.2018.

**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.

**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.

**Praxis 2017. aasta uuringu kohaselt** on <sup>25</sup> sadamate ja piirkondlike lennujaamade puhul tarvis tagada stabiilne, kasutajate vajadustest lähtuv ja regulaarne transporditeenus, sealhulgas kvaliteetsed maismaahendused eelkõige ühistransporti, aga ka muid liikumisviise silmas pidades. Praxis analüüsi kohaselt võib kaaluda, et riik soetab piirkondliku lennuliikluse tarbeks lennukid, mis antakse kasutada käitajatele nagu praamiliikluse puhul.

---

<sup>25</sup> Praxis, Inseneribüroo Stratum ja Positium (2017). Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine

## Veondus ja laondus

Veonduse ja laonduse tegevusalal tegutseb üle 5000 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). 2017. aastal transpordisektori hõive tõusis. Edasised arengud hõive osas sõltuvad suuresti üldisest majanduse käekäigust, pikemas perspektiivis on OSKA raporti kohaselt oodata mõningast hõive langust.

2017. aastal langesid Eesti transpordiettevõtete veomahud neljandat aastat järjest, olles neljandiku võrra madalam kui aasta varem. Samas kasvas sõitjakäive 2016. aastaga võrreldes 9%. Maanteetranspordi veomaht vähenes 34%. Raudteevedudel toimus 2017. aastal 7,5% kasv, kuid üldiselt madalaid kaubamahte raudteel mõjutavad jätkuvalt Euroopa Liidu ja Venemaa 2014. aastal kehtestatud kahepoolsed sanktsioonid. Ühistranspordi kasutajate koguarv jäi 2017. aastal praktiliselt samaks (kasv vaid ca 0,4%), sh kasvas õhu-, raudtee- ja meretranspordi kasutajate arv (vastavalt 66%, 7% ja 3,3%), vähesel määral (ca 0,2%) kahanes vaid maismaatranspordi kasutajate hulk.

## Ühistransport

Kuni 2018. aasta 1. jaanuarini korraldasid maakonnaliinidel ühistransporti (õhutransport, veetransport ja bussivedu) maavalitsused ja kaugliinidel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Pärast maavalitsuste tegevuse lõpetamist võttis maavalitsuse ülesanded üle **Maanteeamet**, kes asus korraldama transporti ka kaugliinidel. Maakonna- ja kaugliinidel korraldatakse transporti vedajaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel. Selle tulemusena on ühistranspordi planeerimine läinud terviklikumaks ja paremaks.

Valla- või linnaliine korraldab kohaliku omavalitsuse üksus.

**Ühistranspordi korraldamise (maakondlikud praami-, bussi- ja lennuliinid) keskne koondumine ühte asutusse – Maanteeametisse – aitab paremini kaasa integreeritusele erinevate liikumisviiside ja liinide vahel ning paremate infosüsteemide (s.h reaalaja-) ja ühtsete piletisüsteemide loomisele, aga ka paremale liikuvuse korraldamisele.**

Eestis on kokku 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 Piirissaare vahel (Laaksaare–Piirissaare 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) ning Saaremaa ja Ruhnu vahel (Ringsu-Roomassaare parvlaevaliin).

Reisijate arv sadamates oli 2017.a ligi 2,4 miljonit reisijat. Laevareisijate arvu kasvu prognoos on 4-5% aastas. Dotatsioonivajadus veeliikluse maakonnasisestel ja kaugliinidel on 2018. aastal 21 769 244 eurot, mis kasvab iga-aastaselt ca 460-585 tuhande euro võrra.

Eestis on järgmised **kaugliinid lennuliinidena**: 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). Suursaari teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC Aviation Company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 20.06.2016-31.05.2019. **Maakonnasisesteks lennuühendusteks** on lennuliin Saaremaa (Kuressaare) ja Ruhnu ning Kihnu ja mandri (Pärnu) vahel. Ruhnu, Kuressaare ja Pärnu ühendusi teenindab lennuk ainuüksi talvisel perioodil 01. oktoobrist - 30. aprillini, vedajaks on BN Holding OÜ avaliku teenindamise lepingu alusel kehtivusega 01.10.2015-30.09.2019. Kihnu ja Pärnu vaheline ühendus ei ole regulaarliin, vaid lennud toimuvad vaid ajal, kui parvlaevühendus Kihnu saarega on veeliikluses ilmnunud takistuste tõttu peatunud.

Lennureisijate arv siseliinidel oli 2017.aastal 25 850 ning 2018.aastaks prognoositakse 28 382 reisijat. Lennureisijate arvu kasvu prognoos 2019-2020 on ca 5% aastas. Lennuliikluse tagamiseks on 2018.a dotatsioonivajadus 2 633 000 eurot, mis kasvab iga-aastaselt ca 70 tuhande euro võrra.

**Reisijatevedu raudteel** korraldab AS Eesti Liinirongid (Elron). Seoses uute reisirongide soetamisega ning raudtee taristu rekonstrueerimisega on 2017.a reisijate arv raudteel tõusnud ligi 7,4 miljoni reisijani aastas. Rongioperaator on seadnud eesmärgiks pakkuda Eesti tingimustele vastavat innovatiivset, kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku ühistransporditeenust, mis on hea valik maanteetranspordi (auto või bussi) asemel. 2017.aastal oli raudteeliini läbisõit ligi 5,115 miljonit rong/kilomeetrit. Kulud liiniveo korraldamiseks olid ligi 40 mln eurot, sh tulud ligi 20,6 mln eurot ja piletitulud liiniveo korraldamisest ca 13,2 mln eurot. Riiklik toetus liiniveo korraldamiseks oli 15,5 mln eurot. Avaliku liiniveo toetust raudteel on vajalik suurendada, et tagada olemasoleva liinimahu teenindamine ja suurendada vajaduspõhiselt liinimahtu suurema reisijate arvuga liinidel. Opereerimiskulude toetuse baassumma on 24 miljonit eurot. 2019. a kulude suurenemist sama läbisõidu korral on arvestanud kokku 844 000 eurot. Lisanduvad kulud katab osaliselt täiendav piletitulu summas 275 000 eurot. Seega on vaja lisanduvate kulude katteks täiendavat dotatsiooni summas 569 000 eurot. Lisaks tulenevalt suurest nõudlusest on vajalik reisirongiliikluse kvaliteedi ning atraktiivsuse suurendamiseks lisada Tallinn-Tartu ekspressliinile üks täiendav edasi-tagasi väljumine, mis suurendab toetuse vajadust 298 000 euro võrra (suurem osa lisanduvatest kuludest kaetakse täiendava piletitulu arvelt). Kokku on lisavajadus 867 000 eurot. Järgnevatel aastatel arvestatakse ca 3-4% muutuvkulude (kütus, rongide hooldus) kasvuga. Alates 2020. aastast pikenevad Tallinn-Riisipere rongid Turbani, millega kaasneb samuti täiendav avaliku liiniveo toetuse vajadus.

**Reisijatevedu maakonnabussiliinidel** (sh tasuta liinid) kasvab aasta-aastalt. 2018. aastal oli dotatsioonivajadus 34 789 000 eurot. Järgnevatel aastatel 2019-2022 on dotatsiooniks planeeritud 42 198 000 eurot aastas (vajadused siiski kasvavad aasta-aastalt ning 2022.aastaks eeldatakse 2,4 mln eurost defitsiiti tegelike vajaduste ja prognoosi vahel). Seoses tasuta ühistranspordiga maakonnaliinidel on prognoositud sõitude arvu kasvu 2018. a ca 25%, 2019. a ca 10% (võrreldes 2018. a) ning 2020 oleneb sõitude arv, kas ühistransport on jätkuvalt tasuta. Kui maakonnaliine doteeritakse jätkuvalt riiklikult, siis sõitude arv on 5% suurem, kui ei doteerita, siis on prognoosida sõitude arvu langust -25%.

**Säästva transpordi arendamise eesmärgil** <sup>26</sup> 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<sub>2</sub> emissiooni kolm korda, kuid täpseid mõõtmisi ei ole CO<sub>2</sub> emissiooni ega mürataseme 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 ilmlemiseks on vaja Tallinnas jätkata kogu säästva liikumise kontseptsiooni juurutamist, sh ühistransporditeenuste kvaliteedi parandamist.

**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.

Vajadus üleriigilise reisijate veoteenuse kvaliteedistandardite jaoks.

---

<sup>26</sup> Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine (2017). Praxis. <http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transpordinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf>



2019. aasta uue valitsuskoalitsiooni tegevusprogrammi üheks eesmärgiks on arendada üle Eesti kvaliteetset ühistranspordivõrku ning seista kohalike inimeste reaalsele vajadusele vastava ühistranspordi korralduse eest. Eesmärk on mõistlik, elanike vajadusele vastav transpordikorraldus, mis tagab transporditeenuste kättesaadavuse ja piirkondlike erisustega arvestamise.

Kehtiva arengukava mõõdiku ühistranspordi kasutamise osakaal töökäimisel 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	Sihttase 2020
Ühistranspordi kasutajate osakaal töökäijatest	22,8%	20%	≥ 24,0%	20,7%	≥ 25,0%

Allikas: [Statistikaamet](#)

Tuleb täiendavaid meetmeid kasutusele võtta eesmärgi saavutamiseks. Kuna suurim osa ühistranspordi kasutajatest 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 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.

### **Jagamismajanduse<sup>27</sup> hetkeseis**

Transpordi valdkonna jagamismajanduse ettevõtted on Eestis kõik võrdlemisi uued ning esimeseks jagamismajandusele keskendunud transpordiettevõtteks võib pidada 2013. aastal asutatud Autolevi. Eestis on registreeritud 2016.a lõpu seisuga transpordi valdkonnas seitse ettevõtet. Transpordivaldkonna jagamismajanduse kiire leviku algusaastaks saab pidada 2015. aastat, mil Eesti turule sisenes Uber ja asutati mitmed teised platvormid. Kasvu on oluliselt mõjutanud ka elanikkonnapoolne positiivne suhtumine sõidujagamisse – seda nii üldises suhtumises, personaalse kaasatuleku osas uute teenustega kui ka soovis, et riik ja omavalitsus

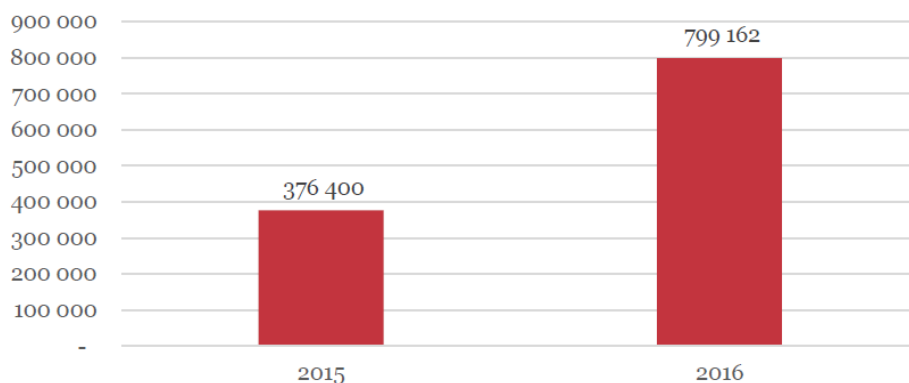
<sup>27</sup> Jagamismajanduse põhimõtete rakendamine Eesti majandus- ja õigusruumis, Lisa A – [Transport](#) (2016)

taolise teenuse laiendamist toetaksid. Kuigi sõidujagamine on avanud uue turumahu (inimesed, kes varasemalt taksodega ei sõitnud), on see selgelt mõjutanud ka olemasolevat taksode turgu.

Transpordi valdkonnas on aga oluline märkida, et registreeritud ettevõtete kõrval vahendatakse sõidujagamist Eestis ka muude platvormide kaudu, eelkõige Facebooki kaudu. Facebookis on kümneid gruppe, milles inimesed saavad teavitada vabadest istekohtadest linnadevahelistel sõitudel. Sellised grupid on näiteks Tartu-Tallinn-Tartu (üle 24 000 liikme), Pärnu-Tallinn-Pärnu (üle 13 000 liikme), Kuressaare-Tallinn-Kuressaare (üle 8 400 liikme) jne. Taolistest gruppidest kasvas välja ka ettevõtte Wisemile. Tulevikus on võimalik, et Facebookist kasvab välja ka teisi transpordi valdkonna jagamismajanduse ettevõtteid. Eesti päritolu ettevõtetest võib antud sektoris pidada kõige mõjukamaks Taxify'd, mis on suutnud kiiresti laieneda nii Eestis kui ka välismaal ja seejuures pakkuda konkurentsi sõidujagamise valdkonna globaalsele liidri Uberile. Tegemist on tava- ja jagamismajanduse hübriidiga, mis vahendab nii taksoteenust kui ka sõidujagamisteenust.

Eestis on hinnanguliselt kokku üle 52 300 jagamismajanduse transporditeenuse kasutaja, seejuures ligi 50 000 neist on tarbijad ning üle 2300 pakkujad. Kõikidest kasutajatest üle 13 700 (26,2%) on korduvkasutajad (tarbijad ja pakkujad kokku). Seejuures moodustavad sellest valdava mahu sõidujagamisteenused. „Jagamismajanduse põhimõtete rakendamine Eesti majandus- ja õigusruumis“ uuringus analüüsitud jagamismajanduse valdkondadest on transpordisektor näidanud Eestis kõige kiiremat kasvu – 2015.aasta käibe kasv jäi 200-300% vahele. Valdava osa tehingute arvust võtab enda kanda sõidujagamine – kogu Eesti transpordisektori jagamismajanduse tehingute arvust moodustab 90% ulatuses sõidujagamine.

*Jagamismajanduse transpordivaldkonna platvormide tehingute arv Eestis 2015. ja 2016. aastal*

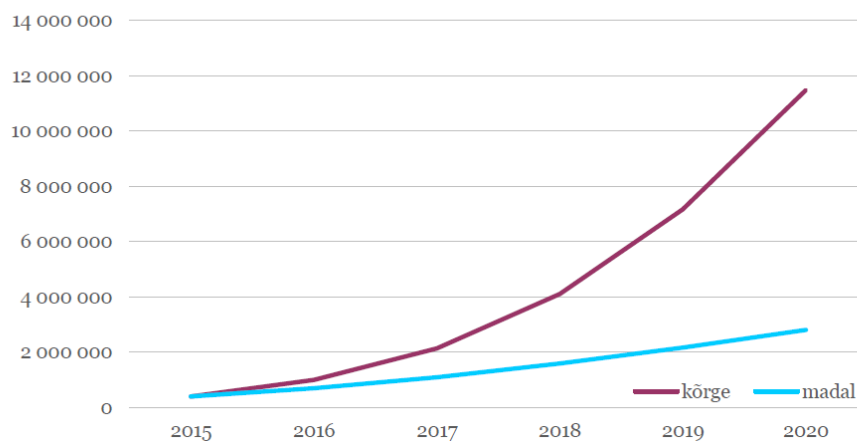


**Joonis 3** allikas: [https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa\\_a\\_transport.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa_a_transport.pdf)

Kuivõrd jagamismajanduse ärimudeli kaudu veoteenuse osutamise eelduseks ei peeta Ühistranspordiseaduse sätete järgimist, siis teenuse osutaja ei taga, et järgitaks reisijateveo pakkujatele kehtivaid kohustuslikke nõudeid taksomeetrile ja hinnakirjale ning selle paigutusele. Sõidujagamise teenuse tarbija saab üldjuhul informatsiooni hinna komponentidest, tariifidest ja hinna arvutamise alustest läbi sõidujagamist vahendavate platvormide sõidu tellimise hetkel. Teatud platvormidele on aga ette heidetud, et tarbijal on vastavat infot keeruline leida või ei ole see sõidu tellimisel üldse leitav.

Nagu ka muude jagamismajanduse ärimudelite puhul, puudub transpordisektoriski siseriiklik eriregulatsioon, mis sätestaks erinormid jagamismajanduse ärimudeli osas ning reguleeriks muuhulgas ka veebiplatvormidega seonduvat (nagu õigused, kohustused, vastutus). Transpordisektoris teeks olukorra selgemaks, kui seadus reguleeriks tasulist reisijatevedu ka väljaspool majandus- ja kutsetegevust, sätestades selged piirid majandus- ja kutsetegevuse käigus tasu eest reisijateveo määratlusele ning sellest väljaspool tasu eest osutatavale reisijateveole. Eeltoodu valguses võiks selgelt reguleerida ka selle, kas üldse ning millistel tingimustel peaks sõidujagamine nägema ette loakohustust.

*Jagamismajanduse platvormide käibe hinnanguline kasvuprognosis transpordisektoris perioodil 2015-2020, eurodes*



**Joonis 4** allikas: [https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa\\_a\\_transport.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa_a_transport.pdf)

Tallinna Ülikooli uuring<sup>28</sup> näitas, et on olemas märkimisväärse suurusega tavaelanikest autoomanike kontingent, kes on vähemalt potentsiaalselt valmis oma autoga teistele reisiteenust osutama ja seda enamikus oma tavamarsruutide ja tava sõiduaegade raames. Selliselt osutatud teenuse hind on tarbijale tuntavalt soodsam võrreldes taksoteenusega. Kuivõrd hinnatundlikkus, ressursi- ja keskkonnasääst ning kogukonnatunne on mõisted, mis iseloomustavad kaasaegset tarbijat, siis annab see põhjuse eeldada, et sõidujagamine jätkab tugevat kasvu ka tulevikus. Lisaks nimetatud põhjustele mõjutab jagamismajanduse jätkuvat kasvu ka nn võimendusefekt, mis seisneb selles, et mida rohkem on teenuse kasutajaid (nii pakkujaid kui tarbijaid), seda parem on teenuse kättesaadavus, kvaliteet ja hind. Kuna Eesti jagamismajanduse platvormid on väga noored, siis on põhjust arvata, et nende võimendusefekt on alles algusfaasis. Kahtlemata võivad valdkonna käekäiku mõjutada (pidurdada, hoogustada) erisugused tegurid, sh muudatused regulatsioonides ja üldine majandusareng.

Jagamismajanduse peamised riskid transpordivaldkonnas on seotud **liiklusohutuse ja õiglase konkurentsi tagamisega**.

Lisaks uue turumahu avamisele on jagamismajandusel positiivne mõju tööhõivele, regionaalpoliitilisele olukorrale, ekspordile, ühiskonna majanduslikule aktiivsusele (ettevõtlikkusele) ja mobiilsusele.

<sup>28</sup> Terk, E. 2016. Uuring: Kokkuleppeveoteenuse arendamise perspektiivid Tallinnas, Tallinna Ülikool.

Arengekava peab käsitlema ka nõudepõhise transpordi ning liikuvus kui teenus (MaaS) tüüpi lahendusi. Muuhulgas vajavad lahendamist senini lahtised küsimused piletimüügi korralduse osas, s.h hinnastamises, et piletimüügi vahendamine, pakettide loomine jne oleks erasektorile majanduslikult huvipakkuv.

### *Ligipääsetavus*

Loodavas arengukavas on võrdselt oluline jätkata ligipääsetavuse teemadega tegelemist. Kõigi inimeste, sh erivajadustega inimeste ligipääs ühiskonna elus osalemiseks on transpordi aspektist jätkuvalt tähelepanu all ka loodavas arengukavas.

Perioodil 2014-2020 on MKMi välja töötatud meetmetega ellu viidud järgmised projektid, mis parandavad inimeste ligipääsetavust:

1. Raudteepeatuste ühendamine erinevate liikumisviisidega<sup>29</sup>;
2. Soetatud uued madalapõhjalised STADLER rongid ning ehitatud ligipääsetavad raudteeplatvormid<sup>30</sup>;
3. Soetatud 20 uut CAF trammi Tallinna linnale<sup>31</sup>;
4. Rekonstrueeritud trammiliinid nr 3 ja 4 Tallinnas;
5. Trammitee pikendus Tallinna lennujaamani.

Järgmisel arengukava perioodil soovitakse suur osa ligipääsetavuse probleemidest hajaasustuses lahendada nõudetranspordi arendamisega ning töösse rakendamisega. Suures osas arvestatakse transpordi valdkonna tegevuste planeerimisel ka 2019. aastal Sotsiaalministeeriumi tellitava uuringu „Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüs“<sup>32</sup> (riigihanke viite nr 202821) tulemustega.

### **Haridus ning teadus & arendus**

Perioodil 2000-2020 pole transpordi sektoris arengukava tasemel teaduse & arenduse (T&A) valdkonnale strateegiliselt lähenetud. Varasemalt kehtinud teaduse rahastamismudeli kohaselt on ülikoolidel olnud riiklik baasrahastus ning projektipõhine rahastus, millele said kõik soovijad kandideerida. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või allasutused on transpordi valdkonnas teostanud teadusuuringuid konkreetsete pilootprojektide raames.

Perioodi 2021+ silmas pidades, on transpordikorralduse ja -taristu arendamise seisukohast T&A strateegiliselt vajalikud uurimisvaldkonnad järgmised:

- liiklusohutust suurendavad lahendused inimese, taristu ja sõiduki tarbeks;

---

<sup>29</sup> <https://www.epikoda.ee/wp-content/uploads/2014/03/%C3%96%C3%B6le-Janson-Raudteepeatuste-%C3%BChendamine-erinevate-liikumisviisidega..pdf>

<sup>30</sup> Lisaks 18-le EL vahendite eest soetatud elektrirongile <https://www.riigiteataja.ee/aktiiv/3171/1201/5008/484klisa.pdf>, soetati 20 diiselrongi riigielarvest.

<sup>31</sup> <https://www.err.ee/492839/eesti-ostab-saastekvoodi-est-hispaaniast-kokku-20-uut-trammi>

<sup>32</sup> <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/1530252/general-info>

- oleviku ja tuleviku taristu (tankimis- ja laadimisvõrgustikud, terminalid, Helsinki-Tallinna tunnel, Saaremaa püsiühendus, Rail Baltica, seosed mikro- ja makroregionaalse majandusarenguga ja riigi teenuste korraldamisega, globaalsed trendid);
- logistika (tarneahelate juhtimine, ärimudelid, transiit, erinevate transpordiliikide kooskasutus nii inimeste kui kaupade veol, droonid);
- traditsioonilised transpordi energeetikaallikad ja energiasäästlik areng (fossiilsed kütused, biokütused, elektrisõidukid, akude areng, erinevate energiaallikate kooskasutus, globaalsed trendid);
- uued ja alternatiivsed transpordi energiaallikad (vesinikelement jt alles katsestaadiumis olevad energiaallikad, sh näiteks sõiduki laadimine sõidu ajal tekkivast energiast või päikesest jne);
- andmete kogumine, analüüs, rakenduste modelleerimine ja piloteerimine (sh kõikvõimalikud andurid ja sensorid, mobiilpositsioneerimine, kaugseire, teekondade ja energiakasutuse optimeerimine, isejuhtivad sõidukid, „Tark linn“).

Transpordi valdkonna T&A uurimisvaldkonnad ja uurimisküsimused täpsustuvad arengukava koostamise käigus.

### **Arengukava üldeesmärk ja ulatus ning tegevussuunad**

„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2030“ eesmärgiks on tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu ning konkurentsivõimeline logistika.

Peamised teadaolevad fookused „Transpordi ja liikuvuse arengukavaga aastateks 2021–2030“ on keskenduda transpordi digitaliseerimisele, paremale liikuvuskeskkonnale, sundliikumiste vähendamisele, ajalise distantsi vähenemisele tõmbekeskuste vahel, ohutusele, kvaliteetse ja kestliku taristu arendamisele ja korrashoiule ning transpordist põhjustatud keskkonnasaaste vähendamisele. Oluline on muuhulgas arendusvalikute puhul arvestada ohutusalaaste normide, liiklussageduse muutuste ning muude näitajate kõrval projektide sotsiaalmajanduslikku mõju, s.h selle kooskõla säästva arengu printsiibiga.

Arengukava täpsem eesmärk ja fookused täpsustuvad arengukava koostamise käigus.

### **Seosed teiste arengudokumentidega**

Arengukava koostamisel tagatakse eesmärkide kooskõla riigi strateegiliste arengudokumentidega, mis kehtivad arengukava jõustumisel, sealhulgas horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega.

Arengukava koostamisel arvestatakse ka transpordipoliitikaga seotud riigi strateegiliste arengueesmärkidega, mis on arengukava koostamise ettepaneku esitamise hetkel sõnastatud järgmistes arengudokumentides:

**„Kliimapoliitika põhialused aastani 2050“.**<sup>33</sup> Aastaks 2050 tuleb eelkõige Eesti energiamajanduse, sealhulgas transpordi süsinikuheidet otsustavalt ja oluliselt vähendada. Transpordisaastet peab vähendama sundliikumise vajaduse kahanemisele ning ühistranspordi, kergliikluse ja vähese süsinikuheidetega 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 vähendamiseks lähtuva maksupoliitika kujundamist üldist maksukoormust suurendamata.

**Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030**<sup>34</sup>. Kavandatud arengukava aitab saavutada eelkõige eesmärgi „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 eesmärgi „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“.

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

---

<sup>33</sup> [https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp\\_2050.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf)

<sup>34</sup> [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA\\_eeesti/saastva\\_arengu\\_tegevuskava\\_2030\\_uro\\_et.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eeesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf)

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, transpordituru 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. Merenduspoliitikas käsitletakse transpordi poole pealt laevandust, sadamate ja logistika arengut ning veeteede arengut.

**Eesti 2035+ strateegia**<sup>35</sup>. 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 transpordi, käsitleva arengudokumendiga. Muuhulgas pöörame tähelepanu Eesti 2035+ raames kaardistatud järgmistele megatrendidele:

- Linnastumine suureneb, kasvab rahvastiku ränne
- Elanikkond vananeb, rahvaarv kahaneb Euroopas, kuid kasvab mujal maailmas
- Loodusressursid vähenevad ja keskkonnaseisund halveneb (kliimapõgenikud, looduslikud surnud tsoonid kasvavad, 2035.a kannatab pool maailmast veepuuduse all)
- Globaalne poliitiline olukord muutub (demokraatia taandub, ida tõuseb ja Euroopa muutub Aasia tagahooviks, sõjaliste konfliktide oht)
- Ärimudelid ja töö olemus muutub (töö muutub automatiseeritumaks)
- Tehnoloogia muutub järjest kiiremini

---

<sup>35</sup> <https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035>

**Energiamaajanduse arengukava aastani 2030**<sup>36</sup>. Eesti energiamaajanduse 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**“.<sup>37</sup> 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 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 maanteed, raudtee ja sildade) kasutuskindluse ja äärmuslikes ilmastikuoludes läbitavuse tagamisele.

Koostatava **Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030**<sup>38</sup> 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.

**Maakonnaplaneeringud 2030+** täpsustavad üleriigilise planeeringuga skemaatiliselt määratud toimepiirkondi ning liikumisvõimaluste tagamise põhimõtteid toimepiirkondade lähivööndis, siirdevööndis ja äärealal. Määratud on transpordivõrgustiku asukohad. Lähtudes elanike, teenuste ja töökohtade paiknemisest ja liikuvusuuringutest on maakonnaplaneeringutega määratud tasakaalustatud ja kestlik neljatasandiline keskuste

<sup>36</sup> [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf), lk 13

<sup>37</sup> [https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega\\_kohanemise\\_arengukava\\_aastani\\_2030\\_0.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf)

<sup>38</sup> <https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030>



võrgustik (maakondlik, piirkondlik, kohalik ja lähikeskus), samuti võrgustiku toimimist suunavad olulised tingimused. Maakonnaplaneeringutega on valglinnastumise ohjamiseks piiritletud linnaline ja maaline asustus ja antud arengusuunised. Suuniseid täpsustatakse üldplaneeringutega, mida koostavad lähiaastatel 80% Eesti omavalitsustest.

**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 seoses 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).

**Riikliku turismi arengukava 2014-2020** eesmärkide ellu viimine on väga konkreetselt seotud transpordi arengukavaga. Arengukava kuues alaeesmärk panustab suuresti just turismisektori arengu toetamise läbi välisühenduste arendamise. Eesti siseste ühenduste tagamisel ja arendamisel otseselt ainult turismi arendamiseks vajalikke tegevusi ette ei nähta (va maanteedel viidastuse korrastamine), kuid nende ellu viimisel arvestatakse muuhulgas ka turismisektori vajadusi.

**Eesti infoühiskonna arengukava 2020** tegevused aitavad info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate laiemal 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.

**Eesti ettevõtluse kasvustrateegia 2020** peab silmas nelja sihti: Eesti elanikud on ettevõtlikud ning ettevõtted ambitsioonikad, Eesti ettevõtted toodavad efektiivselt kõrge lisandväärtusega tooteid ja teenuseid, Eesti ettevõtted on aktiivsed eksportijad ja Eesti ettevõtluskeskkond on maailmas konkurentsivõimeline. Parem ühendused panustavad eelkõige kolmandasse ja neljandasse sihti. Lisaks on transport ka ise majandusharu ning arvestades suuremate logistikafirmade majandusnäitajaid, moodustab transport olulise osa Eesti ettevõtlusest.

**Looduskaitse arengukava aastani 2020** käsitleb transpordi mõju peatükis 3.4, nimetades, et „transport võib mõjutada elusloodust negatiivselt peamiselt elupaiku killustades ja liikide looduslikku levikut takistades. Samuti võib transport soodustada invasiivsete võõrliikide levikut. Elurikkuse säilitamiseks tuleb uute transpordirajatiste planeerimisel nende küsimustega arvestada.“. Tegevustena nähakse ette mõjude analüüsi ja leevendamist.

**Eesti metsanduse arengukava aastani 2020** toob välja, et metsamaterjali vedu raudteed pidi on seni olnud alakasutatud eelkõige selle kõrge maksustamise tõttu. Senine metsamaterjali transpordi korraldus ei rahulda metsatööstusettevõtteid ja erametsaomanikke. Otsitakse võimalusi transpordivõimaluste kuluefektiivsemaks, keskkonnasõbralikumaks ja liiklusohutumaks muutmiseks.

**Rahvastiku tervise arengukava 2009–2020** toob välja, et vähenenud on noorukite kehaline aktiivsus ja see on madal ka täiskasvanute hulgas. Suurimat haiguskoormust põhjustavaks haigusrühmaks on südameveresoonehaigused, mille kujunemisel mängib samas väga suurt rolli iga inimese tervisekäitumine (muuhulgas kehaline aktiivsus). Valdkonna ühe strateegilise eesmärgina (nr 4) on toodud, et tuleb suurendada elanikkonna kehalist aktiivsust. Korraldatavad tegevused on suunatud ühelt poolt inimeste hoiakute, tõekspidamiste ja väärtushinnangute kujundamisele ning teiselt poolt tervist toetava keskkonna loomisele. Lisaks on luubi all uimastite ja rahustite tarbimise, vaimse tervise häirete ja hoolimatu või agressiivse käitumise mõju liiklusohutusele, iseäranis sõidukijuhtide puhul.

„**Siseturvalisuse arengukavaga 2015-2020**“ (edaspidi STAK). Peamised käsitletavat 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 investeringuid toimepiirkonna uimsesise liikumisvajaduse seisukohast oluliste transpordisõlmede, kergliiklusteede ja juurdepääsuteede rajamiseks.

Arengukavas on toodud järgmised eesmärgid, mis on seotud transpordi planeerimisega: a) igapäevaseks töö käimiseks ühistranspordi või jalgratast (või muud kergliikluse sõiduvahendit) kasutavate ja jalgsi liikuvate inimeste osatähtsuse suurendamine pealinna- jt suuremates

linnapiirkondades; b) toimepiirkondade keskuste ühistranspordi piiriüleste välisühenduste sageduse suurendamine väljaspool Tallinna.

**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.

**„Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030“.** Potentsiaalsed meetmed õhusaasteainete vähendamise eesmärkide täitmiseks transpordi valdkonnas on järgmised: 1) raskeveokite teekasutustasud; 2) elektriautod; 3) ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks; 4) sõidukite rehvid ja aerodünaamika; 5) põhiraudteevõrgu raudteevõrgu elektrifitseerimine ja kasutuse laiendamine; 6) linnade parkimispoliitika; 7) ökonoomse juhtimise edendamine; 8) kergliikluse arendamine; 9) ühistranspordi teenuse lisamine; 10) kaugtöö ja e-teenused; 11) autode kooskasutus.

**Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“.** 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. 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 kõrvalmaanteed tolmuvaaba katte alla viimist, teha ettevalmistusi ühistranspordisüsteemide ühendamiseks...“.

**Haridus- ja Teadusministeeriumi elukestva õppe strateegia 2020.** Transpordikorraldus on oluline eeltingimus õppijate ligipääsu tagamisel nii formaalhariduse kui ka huvihariduse ja täienduskoolitusele.

**Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegiat**<sup>39</sup> 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)

---

<sup>39</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

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 elluvijate vaheline koostöö ning alustada tegevuste elluviimisega. Disaini eesmärgiks on luua: esteetilisem, omapärasem, huvitavam, kasutajasõbralikum, lihtsam, arusaadavam, funktsionaalsem, ergonomilisem, ökonoomsem, turvalisem, uuenduslikum - toode, teenus või keskkond. Tegevusplaanis toodud tegevuste elluviimise kaasnev mõju väljendub muuhulgas paremates avalikes teenustes ja ruumilise keskkonna arengus, samuti Eesti riigi maine paranemises.

## **Arengukava rakendamisega kaasnevate eeldatavate mõjude esmane analüüs**

Arengukavaga kaasnevaid mõjusid analüüsitakse põhjalikumalt arengukava koostamisel.

Allpool on esitatud esmane ülevaade võimalikest arengukava elluviimisel kaasnevatest mõjudest. Mõjude analüüsi aluseks on võetud mõjude hindamise metoodikas toodud kontrollküsimustiku põhimõtted.

### **Mõju majandusele**

Inimeste teadlikumad või teadmatud valikud liikumise planeerimisel mõjutavad kaudselt kütuste tarbimist, taristu ehitust, linnade elukeskkonda, reostust jmt. Võimalike kohalike maksude ja maksusoodustuste kehtestamine säästlikuma liikumise eesmärgil aitab suunata inimesi liikumisharjumuste muutmisele. Olenevalt nutikate liikuvusteenuste rakendamise kiirusest ja ulatusest võib üldine sõidukite vajadus tänaste mahtude teenindamiseks väheneda hinnanguliselt tiheasustuses ca  $10^{40}$  ja hõreasustuses ca 5 korda.

Inimeste liikumisharjumuste muutumine ja liikumisel erinevate transpordiliikide valikul teadlike eelistuste tegemine suunab suure tõenäosusega ka erinevate säästlike liikumisviise toetavate teenusepakkujate tekkele ning pakub inimestele teenuseid, mis toetaksid tasakaalustatud ja kestlikku liikumist.

Uued mugavad liikuvusteenused võivad pakkuda alternatiivi autokasutajatele ning tõsta sealhulgas ka ühistranspordi kasutajate hulka. Efektivsemalt, nutikamalt ja mugavamalt pakutav terviklik liikuvusteenus võib vähendada survet taristuinvesteeringute edasiseks kasvuks ehk taristu laiendamiseks.

---

<sup>40</sup> OECD International Transport Forum, Lissaboni analüüs, avaldatud 31 märts 2015: [http://www-sta.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb\\_self-drivingcars.pdf](http://www-sta.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf)  
Samas, [Transpordiekspert Bruce Schaller ütleb New Yorgis tehtud uuringule toetudes](#), et sõidujagamisteenused nagu Uber ja Lyft on aeglustanud päevast liiklust Manhattani ärikvartalites 20 protsendi võrra võrreldes viie aasta tagusega.

Liikumisharjumuste muutusega ning tehnoloogia arenguga suureneb tööjõu mobiilsus. See puudutab nii maanteetransporti kui ka rongiliiklust. Kiire rongiliiklus ja rongiliikluse tihendamise (uued rongid) võimaldab senisest enam igapäevaseid liikumisi (tööle, kooli) suurema vahemaa tagant kui see seni võimalik on olnud. Ka ühistranspordikorralduses töös olevad muudatused (nõudepõhine transport) peaksid tagama selle, et regionaalsed ühendused ja liinivõrk vastaks senisest enam nõudlusele ja inimeste vajadustele. Seega on inimestel suurem võimalus leida oma võimetele ja soovidele vastav sobiv töökoht. Teisalt on ettevõtetal suurem võimalus leida endale sobiv tööjõud. Selle tulemusel kasvab majanduse üldine efektiivsus, mis peaks aitama kaasa SKP kasvule.

Kavandatava arengukavaga panustatakse ka rahvusvaheliste ühenduste parandamisse, mis loob võimaluse teenindada senisest rohkem välituriste. Kõige suurem arenguruum on seejuures raudteeühenduste osas. Arengukava perioodi jooksul valmib Rail Baltic, jätkatakse Peterburi kiirrongi arendamist. Ka lennutranspordis oodatakse nii reisijate arvu olulist kasvu kui ka rohkem otseühendusi. Oluline on tagada kvaliteetne ja mugav rahvusvaheline lennuühendus Eestiga. Niisamuti prognoositakse rahvusvaheliste reisijate arvu kasvu sadamates.

Transpordi ja logistika digitaliseerimine on suure potentsiaaliga valdkond ning see kiirendab majanduskasvu. Lähikümnenditel on transpordisektoris oodata murrangulisi muutusi, kus suur osa turust jagatakse ümber seoses tehnoloogia arengu (nt isejuhtivad sõidukid) ning uute ärimudelitega (nt sõidujagamine, nõudetransport). Eelisseisus on eelkõige infotehnoloogia võimalusi kasutavad ärimudelid.

Majanduskasvu saavutamiseks on seega tarvis targa liikuvuse valdkonna innovaatiliste toodete ja teenuste arvu suurendamist ning ekspordi kasvu. Avalik sektor saab eelnimetatud võimaldada valdkondlike pilootprojektidega ning ITS-koostöövõrgustiku toetamisega, et tuua kokku huvitatud osapooled, kelle koostöös võiks sündida uusi lahendusi. Näiteks on Eestis mitmeid ettevõtteid, kes tegelevad juba praegu ITS-valdkonna lahenduste väljatöötamise ja ekspordiga: Starship, High Mobility, Taxify, Cleveron, GoSwift, Helmes, Nortal, Ecofleet (FleetComplete), Proekspert, Reach-U, T Solutions, Mobi Lab, Ridango, Positium, Datel, IB Floor, Barking, Guardtime.

### Mõju kaubaveole

Eesti transpordisüsteemi kuulub raudtee-, maantee-, mere-, sisevee- ja õhustransport, elektritransport linnades ning torustransport. Umbes 52 000 inimest ehk ca 7% kõigist töötavatest inimestest on hõivatud veonduse ja laondusega seotud tegevusaladel. Transporditeenused annavad olulise panuse eksporditulude laekumisse ja tasakaalustavad Eesti väliskaubandusbilanssi. Kuna mitmed transpordisektori sisendid (kulutused sõidukite ostmisele, hooldamisele ja kütusele) on üsna mahukad importtooted, tuleb sektori edaspidisel arendamisel pöörata rohkem tähelepanu energiatõhususe suurendamisele.

Arengukava peaks kaasa aitama kaubavedude veomahtude suurenemisele (nii raudtee-, maismaa-, mere ja maanteetranspordiga) eelkõige läbi järgmiste meetmete:

- EL seadusandlus, mis toetab meie vedajate rahvusvahelist konkurentsivõimet (nt Eesti autovedajate huvide eest seismine Maanteepaketi läbirääkimistel)

- Optimaalsed veotariifid (veeteetasud, raudteeinfrastruktuuri kasutustasud), mis toetavad transiidikoridori maksumuse konkurentsivõimet naaberriikidega võrreldes
- Kaasaegne, efektiivne ja turvaline transpordi infrastruktuur (sh multimodaalset kaubavedu teenindav taristu)
- Kiired piiriületused ja digitaliseeritud teenused
- Rahvusvaheline koostöö ELi koosseisu mittekuuluvate riikidega
- Transpordi spetsialistide järelkasvu tagamine ja sektori maine tõstmine.

Et veomahtude suurenemisele ei kaasneks keskkonnakoormuse kasvu, tuleb sektori arendamisel pöörata rohkem tähelepanu energiatõhususe suurendamisele ja keskkonnasõbralike kütuste/lahenduste kasutamisele.

### Mõju regionaalarengule

Planeeritav arengukava peab kaasa aitama regionaalse ühistranspordi efektiivsemale ja teenuse kättesaadavamale korraldusele. Parendama peab juurdepääsu sotsiaalsele infrastruktuurile ja võimalusele toimepiirkonna keskuses tööl käia. Lähtuvalt Majandusarengu töögrupi raportist<sup>41</sup> tuleb regionaalse töötuse leevendamiseks soodustada töötajate jõudmist majanduskeskustesse. Seejuures tuleb liinivõrgu kujundamisel arvestada inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt soost, vanusest või muudest teguritest. Uute transpordi teenuse valikuna lisandub kavandamisel olev nõudetransport.

Riik koostöös kohalike omavalitsustega peab analüüsima ühistranspordi rolli ning selle arendamisvõimalusi, et tagada inimestele sobivad liikumisvõimalused. Samas peab aina enam tähelepanu pöörama efektiivsusele, keskkonnanahoiule ja ühistranspordi ning taristu konkurentsivõimele suhtes teiste alternatiividega.

Transpordi ja kohaliku arengu kavandamisel on oluline, et need toimuksid korrelatsioonis. See tähendab, et uusarendused võiks olla eelistatud kohtades, millel on juba hea transpordiühendus (sh ühistransport, kergliiklusteed) teiste piirkondadega (kohaliku valla-/maakonnakeskuse või pealinnaga) või arendataks samaaegselt sinna ka head transpordilahendused.

2016. a valminud huvihariduse ja -tegevuse kohalikus omavalitsuses kaardistamise analüüs tõi välja, et kõige olulisem tegur, mis mõjutab nende omavalitsuses elavate noorte huvitegevuse kättesaadavust ja mitmekesisust on transpordivõimalused, mis oli väga oluline tegur peaaegu kõigis vastanud omavalitsustes. Perioodil 2014-2020 transpordi arengukava rakendamisel on üldiselt kokku lepitud põhimõte on, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium tegeleb üldise transpordi korraldamisega ning kõikidele ühtselt sobivate lahenduste leidmisega. Valdkonfliktlike eripärasid võetakse arvesse niipalju kui võimalik, kuid sisulisemad lahendused eraldi igale teemavaldkonnale (nt sportimisvõimalused ja rekreatsioonialad, õpilasvedu, juurdepääs riigigümnaasiumidele jmt) tuleb sisuministeeriumidest. Uue arengukava koostamise töögruppides on Haridus- ja Teadusministeeriumi ettepanekul võimalik üle vaadata teemad, mis puudutavad õpilastranspordi vastutustasemeid ja rahastamismudeleid, kui ka teede taristu olukorda maapiirkondades.

---

<sup>41</sup> [https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/failid/majandusarengu\\_raport.pdf](https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/failid/majandusarengu_raport.pdf)

Riik ja kohalikud omavalitsused kujundavad integreeritud transpordi ja asustuse planeerimise, ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamise kaudu energiatõhusat ja väikese CO<sub>2</sub> jalajäljega transpordisüsteemi, mille tulemusel väheneb sundliikumise vajadus, isiklikust autost sõltuvus ning areneb energiatõhus liikluskultuur.

### **Mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste asutuste korraldusele, kuludele ja tuludele**

Arvestades globaalseid trende transpordisektoris, võib väita, et seoses alternatiivkütuste laialdasema levikuga, jagamisteenuste ning mugavamate uksest-ukseni ühistranspordi lahendustega (s.o isejuhtiv ja/või nõudetransport), väheneb inimeste sõltuvus personaalsetest sõidukitest. Seeläbi väheneb tõenäoliselt ka riigi aktsiisitulu.

**Riigiasutuste asukoha valikul/ riigi teenuste ümberkorraldamisel** tuleb arvestada selle kättesaadavust inimestele ja mõju liikumisenõudlusele, sellest tulenevalt on vajalik suunata enam vahendeid ühistranspordi korraldamiseks. Võib muutuda ka 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.

Ka kohalikele omavalitsustele suunatud mõjudes on transport muutumas järjest olulisemaks, sest omavalitsuste territooriumid, sh keskuse ja tagamaa vahemaad, on suurenenud ja esitavad sellega täiendavat väljakutset transpordi ja teehoiu korraldamisele ja selle rahuldaval tasemel tagamisele. Seoses ruumilise arenguga tuleb arvestada omavalitsuse ja riigi teede jm liiklejaid puudutava planeerimisel senisest põhjalikumalt ohutuse aspekti, sh tulenevalt tehnoloogia arengutest.

Samas tuleb tähelepanu pöörata ka endiselt transpordiga seotud teistele valdkondadele nagu ruumiline areng ning maksupoliitika, et saavutada arengukavas seatavaid eesmärke (s.h et tagada piisaval määral taristu hoolduseks ning arenduseks vajaminev rahastus). Seetõttu on tulevase „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ mõistes oluline pöörata tähelepanu riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele ja tulupoliitikale. Täna on transpordi sektoris nõudlus selgelt suurem kui riigi rahalised võimalused.

Arengukava koostamisel ja elluviimisel on vajalik kõikide ministriumite, Riigikantselei ja kohalike omavalitsuste vaheline konstruktiivne koostöö.

### **Mõjud elu- ja looduskeskkonnale**

Antud arengukava koostamise raames on vajalik algtada Keskkonnamõju strateegilise hindamise protsess, mis viiakse läbi paralleelselt arengukava koostamisega.

#### *Looduskeskkond*

Transpordi keskkonnamõju on märkimisväärne. Transpordi seisukohast on oluliselt mõjutatud kõik – KHG, energiakulu, maakasutus, saasteained, müra – õhk, maa, vesi.<sup>42</sup>

Transport avaldab elusloodusele mõju eeskätt liikide levikuteede mõjutamise kaudu, transpordirajatised killustavad elupaiku ja võivad takistada liikide levikut. Samas on oskusliku planeerimisega võimalik liikide levikule hoopis kaasa aidata: näiteks kui maantee servi umbrohutõrjevahendite kasutamise asemel niita, siis on teeservad väärtuslikeks levikukoridorideks nii niidutaimedele kui ka liblikatele ja tolmeldajatele. Suurte transpordirajatiste planeerimisel on oluline kavandada läbi- või ülepääsud loomadele (väikeloomatunnelid, ökoduktid), et negatiivset mõju vältida või vähendada. Samas tuleb arvestada ka asjaoluga, et transpordivahendid ja -rajatised võivad soodustada ka invasiivsete võõrliikide levikut, mida tuleks vältida.

Keskkonda kahjustav on nt teede hooldusega kaasnev negatiivne mõju veekogude seisundile, teedevõrgu planeerimisega kaasnevad üleujutused, maanteekraavide hooldamine jms. Võimalikud koormusallikad on näiteks umbrohu tõrjeks kasutatavad kemikaalid, talvine teede soolamine, naastrehtvidest pärinevad raskmetallid, mis lõpuks võivad veekeskkonda jõuda jms. Hajukoormusallikaks põhjaveele on eelkõige maanteede, raudteede ja lennuväljade hooldusega seotud kemikaalide kasutamine.

Eesti riikliku 2019. aasta kasvuhoonegaaside inventuuri kohaselt oli 2017. aastal Eesti transpordisektori osakaal summaarsest kasvuhoonegaaside kogusest 11.7%. Transpordi heitkogused on suurimad maanteetranspordis, moodustades 96.2% sektori koguheitest. Heitkogused jagunevad peamiselt kahe sõidukiliigi – sõiduautode ning veoautode ja busside – vahel. Raudteetranspordi heitkoguse osakaal transpordis on 2.3%, riigisisese laevanduse osakaal 1,4% ja riigisisese õhutranspordi vaid 0,15%.

Eesti sõidukiparki iseloomustab kõrge CO<sub>2</sub>-emissiooni määr, sh uute sõidukite seas, ja kõrge keskmine vanus. Aastal 2017 oli Eestis registreeritud uute sõidukite CO<sub>2</sub>-heide 132,8 g/km ning uute kaubikute CO<sub>2</sub>-heide 155,7 g/km (EL-i keskmised näitajad olid vastavalt 118 g/km ja 156,1 g/km). Probleemiks on ka Eesti sõidukipargi kõrge keskmine vanus, kuna vanem mootor toodab sama võimsuse juures rohkem heiteid kui uus. Eesti sõiduauto keskmine vanus on 14 aastat, mis on ligikaudu kaks korda kõrgem EL-i keskmisest (7-8 aastat). Ka keskmise registrimassi poolest on Eesti sõiduautod EL keskmisest üle. Isiklik sõiduauto on Eestis reisijate veos kõige levinum transpordiliik, kusjuures selle osakaal on viimase kümnendi jooksul märkimisväärselt kasvanud (70%-lt 2001. aastal 84%-le aastaks 2013).<sup>43</sup> Teede Tehnokeskuse liiklusloenduse tulemuste järgi<sup>44</sup> on registris olevate sõidukite arv kasvanud Eestis viie aastaga märkimisväärselt: tuhande elaniku kohta on Eestis 659 autot, sh sõiduautosid 564 (võrreldes 2014. aastaga on see 85 autot, sh 67 sõiduautot rohkem). Autostumise trendi kasv on juba kaasa toonud probleemi, kus vanad autod jäävad lõpuks kuhugi seisma ning neid ei ole võimalik või

---

<sup>42</sup> Transpordi arengukava aastateks 2014-2020 [KSH aruanne](#), 2013

<sup>43</sup> [Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis](#), lk 8, uuringuaruanne 2015 (Ernst & Young Baltic AS Riigikantsleile tellimisel)

<sup>44</sup> Teede Tehnokeskuse aruanne „Liiklusloenduse tulemused 2018. aastal“ on kättesaadav: [https://www.mnt.ee/sites/default/files/contenteditors/Failed/Liiklusloendus/2018/2\\_112018\\_aruanne.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/contenteditors/Failed/Liiklusloendus/2018/2_112018_aruanne.pdf)



ei soovita realiseerida (puudub järelturg) või utiliseerida (millega võivad kaasnevad keskkonnaprobleemid).

2017. aasta kasvuhoonegaaside heite sihttasest ületati ning ka tulevikus prognoositakse transpordisektori heitkoguste kasvu, mis tähendab, et oleks vaja rakendada meetmeid transpordisektori KHG heitkoguste vähendamiseks.

Biokütuste osakaal transpordikütustes ei ole suurenenud ja on jäänud alla 1% transpordikütuste lõppkasutamisest.

On oluline tähele panna, et aastaks 2020 ei ole reaalne transpordisektori energiatarvet<sup>45</sup> võrreldes 2013. aastaga vähendada, küll on aga võimalik kasvutrendi aeglustada ning luua baas, millelt pöörata energiatarbimine langusesse 2020-ndatel.

Vastavalt Üleriigilisele planeeringule Eesti 2030+ on energiatarbimist võimalik suurel määral mõjutada asustuse ja ettevõtluse kujundamise ning transporti puudutavate otsuste langetamise kaudu. **Kuni energiasääst ei muutu sisuliseks poliitiliseks eesmärgiks ja siduvaks nõudeks, jätkub Eestis lähematel aastakümnetel tõenäoliselt mõõdukas energiatarbimise kasv.**

Ka uues arengukavas võiks välja tuua meetmeid (sarnaselt 2020ni kehtivale arengukavale), mis otseselt või kaudselt vähendavad transpordisektori mõju kliimamuutusele.

Arengukava koostamisel arvestatakse muuhulgas "Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise programmi aastateks 2020–2030", mille raames töötatakse välja saasteainete heitkoguste vähendamise meetmed, et täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2284 Eestile seatud heitkoguste vähendamise eesmärgid aastateks 2020–2029 ja aastaks 2030. Transpordisektori jaoks on olulised Eestile seatud kohustused vähendada NO<sub>x</sub> heitkoguseid aastaks 2020 18% ja aastaks 2030 30%, võrreldes 2005. aasta tasemega ning PM<sub>2,5</sub> heitmeid vastavalt 15% ja 41%.

Kuigi autostumise trendi on keeruline ümber pöörata, võib erinevate meetmetega – näiteks võimalike uute (kohalike) maksude (ummiku- ja teekasutusmaksud) või maksusoodustuste kehtestamisega, sundliikumise vähendamisega läbi kaugtöövõimaluste loomise soodustamise, kergliiklusteede võrgustike väljaarendamisega tiheasustuse aladel, rohealade loomisega linnades, pargi- ja reisi alade loomisega linnalähialadele jmt – selle trendi avaldumist aeglustada.

Planeeritav arengukava aitab kaasa negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisele:

- mõjutades õhu kvaliteeti õhusaaste vähendamisega;
- vähendades kasvuhoonegaaside ja teiste osoonikihti hõrendavate ainete kiirgust atmosfääri;

---

<sup>45</sup> Mõõdik – transpordisektori energiakulu 33TJ – näitab seda, et vähem energiat kulutavate liikumisviiside osakaalu suurenemisega on transpordisektori energiakulu jäänud samaks, samal ajal kui liikuvus on suurenenud.

- mõjutades nii maismaa kui veekeskonna ökosüsteeme vähendades liiklusest tulenevat müra;
- vähendades mõju mere elukeskkonnale, põhjaveele ja siseveekogudele.

Kuid arengukava eesmärkide elluviimine võib mõjutada Natura 2000 võrgustiku nimekirja kantud alasid (näiteks Saaremaa püsiühenduse võimalik planeerimine, Rail Baltic trass, Rail Tartu maantee 2+2 jätkuehitus), mille osas võetakse projekti rakendamise põhiselt kasutusele täiendavaid maandavaid meetmeid.

### *Elukeskkond*

Kavandatava „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ mõju inimesele, sotsiaalsele keskkonnale ja elukeskkonnale avaldub eelkõige järgmistes aspektides: tervis, müra, lokaalne õhusaaste, visuaalne kultuuripärand.

„Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030“ hakkab eeldatavasti suuremat tähelepanu pöörama transporditaristu rollile inimeste elukeskkonna kujundamisel ja taotlema taristusse tehtavate uute investeeringutega elukeskkonna parendamist.

Koostatava arengukavaga mõjutatakse otseselt ka asustusstruktuuri, kuna transporditeenus ning selle kättesaadavus on oluline elukvaliteeti mõjutav tegur. Asustusstruktuuri ruumiline planeerimine on parim tööriist taristu paiknemise kavandamisel. Kaasatavate disainerite pädevusest saab olla abi dünaamilisema ühistranspordisüsteemi kujundamisel, nt kuidas kombineerida ajagraafikupõhist transporditeenust nõudepõhisega ning võimalik, et peamisi printsiipe saaks välja töötada juba arengukava koostamise tasandil.

Praxise 2017. aasta uuring<sup>46</sup> soovib edaspidi planeerida transpordi investeeringuid sedasi, et see arvestaks enam säästva liikuvuse põhimõtetega, s.h hinnates projektide mõju horisontaalselt, nt kuidas maanteeliikluse läbilaskevõime suurendamine (nt Kose-Mäo teelõigu neljarealiseks ehitamine või Reidi tee kavandamine) võib mõjutada õhu kvaliteeti ja sõidukite kasutust.

### **Sotsiaalsed ja demograafilised mõjud**

Riigi ülesanne on kohalike omavalitsuste ja ühistranspordikeskuste koordineerimisel korraldada juurdepääs teenustele ning tagada ohutu ja ligipääsetava taristu olemasolu.

Arengukava laiem sihtrühm on Eesti elanikud.

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 ühistransporti, mis ei tähenda, et ühistransport peaks vastama igaühe individuaalsetele vajadustele, kuid oluline on, et

---

<sup>46</sup> Praxis, Inseneribüroo Stratum ja Positium (2017). Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordinvesteeringute mõjude hindamine

transpordi korraldamisel arvestatakse tegelike tööaegade ja sellega, et inimestel on võimalus tööle ja koju saada mõistliku ajakuluga. Selleks arendatakse Eestis nõudetranspordi teenust.

Nõudetranspordi arendamisega (sealhulgas erinõuded transpordivahenditele) maapiirkondades on võimalik oluliselt parandada inimeste liikumisvõimalusi ja -vajadusi. Nõudetranspordi osaks oleks ka praegu 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.

Tervikliku transpordisüsteemi arendamisel on võimalik parandada inimeste juurdepääsu avalikele teenustele. Liikumisharjumuste muutumise ning keskkonnasäästlike valikute tõttu pikeneb nii inimeste keskmine eluiga kui tervena elatud eluiga.

Liiklusohutusprogrammis on luubi all alkoholi, uimastite ja rahustite tarbimise, vaimse tervise häirete ja hoolimatu või agressiivse käitumise mõju liiklusohutusele, iseäranis sõidukijuhtide puhul.

### Mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele

Taristu loomisel tuleb arvestada kaitsevõime toetamisega ning, kuidas parimal viisil toetada välisühendusi, et parandada kauba- ja reisijateveo kvaliteeti ja piirkonna konkurentsivõimet.

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). Tulevase arengukavaga kaasatakse kooskõla EL strateegiliste dokumentidega<sup>47</sup> nii õhu-, mere-, raudtee- kui ka maanteetranspordi käsitlemise osas.

Transporditaristu arendamisel on oluline pöörata tähelepanu ka lähimate naaberriikide arendustele, et suurendada vastastike turvameetmete kehtestamise kaudu nende tõhusust ja mõju. Ühtlasi tuleb pöörata tähelepanu rahvusvahelisele koostööle ulatuslike hädaolukordade lahendamiseks.

Samuti on mitmeid rahvusvahelisi strateegiaid/raamdokumente, millest Eesti oma transpordipoliitikas lähtuma peab, näiteks erinevad Euroopa Liidu strateegiad: Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia - samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas, *The Sustainable Development Agenda, White paper 2011 – „Roadmap to a Single European Transport Area“*, 2009 - *Future of Transport, Maritime Transport Strategy*, 2008 - *Greening transport: new Commission package to drive the market towards sustainability*, 2007 - *Logistics: Keeping freight moving, Keep Europe moving* jne.

---

<sup>47</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/security_en)

## Seosed läbivate teemadega

Seosed läbivate teemadega sisu ja ulatuse osas täpsustuvad arengukava koostamise käigus.

## Keskkonnahoid ja kliima

Transpordipoliitika seondub eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega. Seega tuleb arengukava koostamisel pöörata tähelepanu, et transpordipoliitika aitaks kaasa keskkonnavalaste eesmärkide saavutamisele ehk inimeste elukeskkonna- ja keskkonnahoiule.

## Võrdsed võimalused

Arengukava aitab kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete kaudu.

## Infoühiskond

Arengukava koostamisel arvestatakse „Eesti infoühiskonna arengukava aastani 2020“ ning analüüsitakse, kuidas maksimaalselt kattuvaid eesmärke täita (nt kaugtöö soodustamine). Arengukava eesmärkide efektiivsemaks ja optimaalsemaks saavutamiseks ning toimimiskeskonnast tulenevate väljakutsetega tegelemiseks tuleb tõenäoliselt kasutada info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) lahendusi, sh. leida parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris.

Olulisimad 2018.aasta alguseks käivitunud digitaalse liikuvuse projektid, mis võimaldavad saada sisendit ka uue arengukava tegevuskavasse:

- SOHJOA ja FABULOS – ühendada juba toimivasse liinivõrku viimase miili teenindamiseks isejuhtivad bussid. Lisaks busside liikuvusvõrku ühendamisele luuakse isejuhtivate busside teenindamiseks spetsiaalne isejuhtivate sõidukite käitamise keskus;
- FINEST *Smart Mobility* – ühtne piletisüsteem, liikuvusandmed ehk Tallinna–Harjumaa liikuvusuuring koos mobiilpositsioneerimisega (*OriginDestination matrix*);
- ühistranspordi infosüsteem ÜTRIS 2 arendus – reaajaline liikuvusinfo, ühistranspordi info;
- *E-Ticketing Project* – ühtse piletimüügisüsteemi loomine Eesti ja Soome vahel (Tallinn, Tartu ja Helsingi linn).
- Tarktee.ee – annab infot liikluspiirangute, teetööde ja teeolude kohta. Tark Tee aitab planeerida ohutut ja turvalist teekonda;
- Maanteeameti reisiplaneerija – arendus [www.reittiopas.fi](http://www.reittiopas.fi) baasil, sh võimaldades valminuna ühistranspordi nõudeteenust.

## Regionaalareng

Arengukava toetab regionaalarengut eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldab kasvatada ekspordi ja investeeeringuid. Niisamuti on oluline jätkata nii laevakuu lennuühendust saartega.

## Riigivalitsemise areng

Arengukava ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist. Arengukavaga taotletakse muuhulgas transpordipoliitika valdkonna eelarvestamise ja rahastamise selgemaks muutmist koos üleminekuga tegevuspõhisele eelarvestamisele. Arengukava koostamisprotsess toetab avaliku, era- ja kolmanda sektori koostöö parandamist transpordipoliitika valdkonnas.

Suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel (kohalik, regionaalne, riiklik).

## Seosed säästva arengu eesmärkidega<sup>48</sup>

Säästev transport on arengusuund, mis eelistab inimeste ja kaubaveol väiksema energiatarbe, ressursikulu (sh maakasutuse) ja keskkonnamõjuga transpordiliike. Üldiselt peetakse soodsaimaks veetransporti, järgneb raudteetransport, kõige energiakulukamad on auto- ja õhutransport. Transpordiliikide keskkonnamõju on erinev, seetõttu saab nende jaotuse alusel hinnata, kas ja mil määral minnakse üle keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele.

Säästva arengu 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<sub>10</sub> ja PM<sub>2,5</sub>) heide; liiklusõnnetustes kannatanud inimesed linnades; ühissõidukitega, jalgrattaga või jalgsi tööl käijad. Linnaõhu kvaliteeti mõjutavad nii transpordiliigi valik (auto, ühistransport, jalgratas või jalgsi käimine) kui ka kasutatav kütus/energiaallikas.

Kasvuhoonegaaside heide transpordisektorist väljendab kõnealuses sektoris kütuste põletamisel tekkinud kasvuhoonegaaside heitkogust CO<sub>2</sub>-ekvivalenttonnides. Loodava arengukavaga on kavas suurendada transpordi keskkonnasõbralikkust ning suunata alternatiivsete kütuseliikide tarbimisele. Täpsemad meetmed transpordis töötatakse välja koos Keskkonnaministeeriumiga.

Liiklusõnnetuse tagajärjel hukkunute arv Eestis on võrreldes 2000. aastaga vähenenud, kuid ligikaudu pooled õnnetused juhtuvad suuremates linnades. Liiklusmüra ja õhuheitmeid aitavad leevendada rohealad, mis on olulised tervise ja kultuuriliste vajaduste rahuldamiseks. Juurdepääs avalikele rohealadele on Eestis hea, kuid hinnatud ei ole rohealade kvaliteeti. Autostumine kahjuks suureneb, sest ühistranspordiga, jalgrattaga ja jalgsi tööl käijate osatähtsus on viimastel aastatel vähenenud. Transpordiliigi valik oleneb väga palju sellest, kui kaugel on töökoht elukohast: mida pikem on vahemaa, seda enam kasutatakse mootorsõidukit. 2017. aasta andmetel oli jalgsi liikunute kodu töökohast keskmiselt kahe kilomeetri kaugusel, jalgratast kasutanutel nelja kilomeetri ning ühistransporti või isiklikku või ametiautot kasutanutel üle kümne kilomeetri<sup>49</sup> kaugusel. Kuna kasvav trend on inimeste valik töökohast

<sup>48</sup> [https://www.stat.ee/valjaanne-2018\\_saastva-arengu-naitajad](https://www.stat.ee/valjaanne-2018_saastva-arengu-naitajad)

<sup>49</sup> Statistikaamet, tabel [TT232: PÕHITÖÖKOHA KESKMINE KAUGUS ELUKOHAST SOO JA TÖÖLKÄIMISE VIISI JÄRGI](#)

järjest kaugemal elada/käia kaugemal tööl ehk inimeste mobiilsus on suurenenud<sup>50</sup>, siis autostumist on üsna keeruline ümber pöörata.

Loodava arengukavaga on kavas käsitleda liikuvust linnades ning transpordi negatiivseid mõjusid keskkonnale vähendada. Arengukava üheks rakendusdokumendiks on tulevikus ka Liiklusohutusprogramm, milles on valitsuse tasandil kinnitatud meetmed liiklusohutuse suurendamiseks.

Arengukava kaudsemad seosed on ka säästva arengukava eesmärkidega nr 3, 10, 13 ja 14, kuid neid eesmärke viiakse ellu valdkondlike arengudokumentide raames, millest transport moodustab ühe osa (nt sadamad, veeliiklus, lennujaamad jmt – ning nende keskkonnanõuded).

### Arengukava koostamise ja kaasamise ajakava

veebruar-märts 2019	Arengukava algatamise ettepaneku koostamine, selle kooskõlastamine ning esitamine Vabariigi Valitsusele, partnerite nimekirja täpsustamine
terve 2019.a jooksul	Partnerite ja kaasatavate organisatsioonide vajaduste ja tulevikuvisionide kaardistamine
märts 2019–märts 2020	Väliskonsultandi kaasamine arengukava uuringuks (detailsem vaade aastateks kuni 2030, üldisem kuni 2050) ning Eesti transpordisektori arengustenaariumite mudeldamisele
aprill 2019–september 2020	Arengukava töörühmade koosolekud, esialgse versiooni koostamine, koostöö partneritega paralleelselt väliskonsultandi tööga
august 2019–november 2020	Keskkonnamõjude strateegiline hindamine paralleelselt arengukava esialgse versiooni koostamisega ja väliskonsultandi tööga eesmärgiga maandamismeetmetega töö käigus koheselt arvestada
november 2019–oktoober 2020	Arengukava mõjude hindamine koostöös Riigikantseleiga
aprill 2020	Arengukava esialgne versioon valmis
mai 2020–september 2020	Avalikud arutelud/tutvustused fraktsioonides
oktoober 2020–november 2020	Arengukava eelnõu kooskõlastamine ministriumidega
10.detsember 2020	Arengukava heaks kiitmine Vabariigi Valitsuses

<sup>50</sup> <https://blog.stat.ee/tag/autostumine/>

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil on plaanis 2019. aastal väliskonsultandi kaasamisel läbi viia uuring Eesti transpordi hetkeseisu hindamiseks ja pakkuda välja parimad transpordi arendamise stsenaariumid edaspidiseks, võttes arvesse Eesti üldisi transpordi eesmärgi ning keskkonnast tulenevaid piiranguid.

Uuringu käigus töötatakse välja erinevad stsenaariumid ja mudelid, kuidas liikuvussüsteem tulevikus võiks toimida ning seda kõike teadus- ja andmepõhiselt koos kulumudelitega<sup>51</sup>.

Eelnimetatud uuring (läbiviimise protsessi perioodil) saab paralleelselt sisendiks transpordi arengukava ning tegevuspõhise eelarve raames koostatava transpordi programmi koostamisele, koostööks sihtrühmadega ning läbirääkimisplatvormiks Euroopa Komisjoniga, et alustada EL programmiperioodi 2021-2027 transpordi meetmete kavandamist.

### **Arengukava koostamise ja juhtimise eeldatav korraldus**

Arengukava koostamise (sh arengukava protsessi juhtimine, üldise metoodika ning arengukava koostamise toetamine ja töörühmade sisendi koondamine) eest vastutab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Arengukava koostamise regulaarseks seiramiseks ja arengukava programmide töörühmade koostöö tagamiseks moodustatakse arengukava juhtkomisjon, kuhu kuuluvad Riigikantselei, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Keskkonnaministeerium, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Lennuamet, Maanteeamet, Veeteede Amet, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Rahvusvaheliste Vedajate Assotsiatsioon, Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit. Juhtkomisjon kutsub juhtrühmaga ning töögruppidesse nimeliselt liituma ja panustama oma ala eksperte.

Arengukava koostamise (sh arengukava protsessi juhtimine, üldise metoodika ning arengukava koostamise toetamine ja töörühmade sisendi koondamine) eest vastutab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

### **Arengukava koostamises osalevad ministeeriumid ja teised seotud osapooled**

Arengukava koostamisse kaasatakse läbi töörühmade töö asjassepuutuvaid osapooli ning lähtutakse kaasamise heast tavast. Esialgse kaasamisplaani alusel kaasatakse töörühmade töösse kõik ministeeriumid ja valitsusasutused ning Riigikantselei, keskkonnaorganisatsioonid, huvitatud kolmanda sektori organisatsioonid, ITS-võrgustik, kohalikud omavalitsused, maanteetranspordi ja logistikaettevõtted ning ühistranspordi teenust pakkuvad ettevõtted, ühistranspordikeskused, allasutused, riigiäriühingud, ettevõtted, ruumipädevusega spetsialistid jt. Käesolevale dokumendile lisatakse esialgne nimekiri kaasatavatest partneritest.

---

<sup>51</sup> Vajadusel kasutatakse statistikaametist saadud anonümiseeritud ning agregeeritud inimeste töökohtade- ning elukohtade andmestikku, misabil leitakse algus-sihtpunktid nii inimeste kui kaupade liikumistest ehk lähte- ja sihtkohtade korrespondentsmaatriks.