

Strateegiline keskkonnamäär	Alameesmärk ja mõõdikud	Seotud strateegiliste dokumentide eesmärgid	Arengukava eesmärgid ja põhimõtted, mis aitavad tagada eesmärgi täitmist
<p>1. Vähendada transpordisektori kliimamuutusele mõju</p>	<p><b>1.1 Transpordisektori kasvuhooonegaaside heite konkurentsivõimeline vähendamine</b></p> <p>TLAK indikaator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seame eesmärgiks vähendada transpordi kasvuhooonegaaside heidet 1750 CO2 kt-ni 2035. aastaks ehk 650 kt võrra võrreldes 2018. aastaga. Seda on võimalik saavutada, kui rakendada kõiki arengukavas planeeritud poliitikaid, sh fiskaalpoliitilisi. <ul style="list-style-type: none"> <li>Sihhtaseme saavutamise eeldused: Kui rakendada kõiki arengukavas planeeritud poliitikaid, sh fiskaalpoliitilisi, on võimalik prognooside kohaselt saavutada transpordisektori CO2e vähenemine ca 1750 kt-ni 2035. aastaks ehk 27% võrra võrreldes 2018. aastaga.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b></p> <p>Ülevaade ÜRO tegevuskava 2030 elluviimisest Eestis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transpordisektori kasvuhooonegaasid 2019. aastal 2405 tuh t CO2 ekv.</li> </ul> <p>Eesti 2035+ strateegia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kasvuhooonegaaside summaarne heitkogus CO2: ekvivalenttonnides 17,9 mln t CO2 ekv (2018) sihttase 2035 8 mln t CO2 ekv CO2 transpordisektoris 2442,6 kt CO2 ekv (2017) väheneb 23–38% (täpsustub esimesel võimalusel)</li> </ul> <p>Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transpordivahenditest tulevad kasvuhooonegaasiheitmed (CO2 ekvivalenttonni)↓; baastase 2 157 000 CO2 ekvivalenttonni;</li> </ul> <p>Eurostat:</p>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Võtta kiiresti meetmeid kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks</li> <li>Tagada taskukohane, usaldusväärne, säästev ja kaasaegne energia kõikidele.</li> <li>Toetada jätkusuutlikku, kaasavat ja säästvat majandusarengut ning tagada kõikidele inimestele inimväärne töö.</li> <li>Ehitada vastupidav taristu, toetada kaasavat ja säästvat industrialiseerimist ning innovatsiooni.</li> <li>Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ja säästvaks.</li> <li>Tagada säästev tarbimine ja tootmine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kõrgemate ELi kliimaeesmärkide seadmine 2030. ja 2050. aastaks</li> <li>Säästvale ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> </ul> <p><i>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia - Kaotada seos majanduskasvu ja transpordi nõudluse vahel eesmärgiga vähendada sellest keskkonnale tulenevat mõju:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Saavutada transpordisektoris energiakasutuse jätkusuutlik tase ning vähendada transpordiga seotud kasvuhooonegaaside heitkoguseid.</li> <li>Saavutada tasakaalustatud nihe keskkonnahoidlike transpordiliikide suunas, et kujundada välja säästev transpordi ja liikuvuse süsteem.</li> </ul> <p>Konkurentsivõimeline vähese CO2-heitega majandus aastaks 2050 - Euroopa Parlament: toetab komisjoni tegevuskava nõuet, et transpordisektori kasvuhooonegaaside heidet tuleks 2050. aastaks vähendada 1990. aastaga võrreldes 60%:</p> <p>Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Komisjon hakkab edendama saastaja maksab ja kasutaja maksab põhimõtetel põhinevaid teetasude kavasad ja suurendab jõupingutusi, et luua autopargi optimaalsemal kasutusel põhinev ühtne Euroopa transpordipiirkond. Lisaks võtab komisjon täiendavaid meetmeid süsinikdioksiidiheite vähendamiseks transpordisektoris, mille aluseks on endiselt põhimõtteliselt naftatooted.</li> </ul> <p>Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vähendada nn tavakütusel töötavate autode osakaalu poole võrra 2030. aastaks; järk-järgult kõrvaldada need linnaliiklusest 2050. aastaks; suuremates linnakeskustes peaks 2030. aastaks olema olema põhimõtteliselt CO2-heiteta logistikasüsteem .</li> <li>Vähend CO2-heidet tekitavate keskkonnasäästlike kütuste osakaal peab lennunduses suurenema 40 %ni 2050. aastaks; samuti vähendada ELis 2050. aastaks merendussektoris punkrikütustega kaasnevat CO2-heidet 40 % (võimaluse korral 50 % ).</li> </ul> <p>Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vähese heitega alternatiivenergia tõhus raamistik;</li> </ul> <p>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/631, 17. aprill 2019, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO2-heite normid, et aidata saavutada määruses (EL) 2018/842 sätestatud liidu eesmärki vähendada oma kasvuhooonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe eesmärke ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine:</p>	<p><i>Kasvuhooonegaaside heite vähendamine on arengukava läbivaks eesmärgiks, mille saavutamisele on suunatud valdav osa arengukava tegevusi ja põhimõtteid, mis on suunatud transpordi nõudluse vähendamisele, autokasutuse vähenemisele ja säästlikumaks muutumisele, samuti kõik ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside edendamiseks ette nähtud tegevused ja põhimõtted. Samas on arengukavas sisalduvad põhimõtted pigem suunda näitavad ja ei sisalda konkreetseid meetmeid soovitud olukorra, sh autotranspordi piiramiseks ent sisaldab konkreetseid eesmärke maanteeliikluse mugavuse ja kiiruse suurendamiseks (Alavaldkond 6.1. Ohutud teed).</i></p> <p>→KSH soovib Arengukava ellu viimise sekkumiste valikul prioriteerida esmajärjekorras keskkonnahoidu ning säästva liikuvuse arendamise poliitikat ning valida nõudluse suunamise ja ohutuse meetmed vastavalt sellele. Vt lisaks KSH aruande ptk 6.</p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Säästva liikuvuse arendamise poliitika</b><sup>1</sup>. Eesmärgiks on transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamine. Maanteetranspordi keskkonnajalajälje vähendamiseks kehtestatakse teekasutustasud läbisõidu ja taristu koormuse alusel. Maksupoliitikas lähtutakse saastaja maksab põhimõttest ning maksustatakse kütuseid vastavalt nende eriheitele ja energiasisaldusele. Tarvilik on võtta kasutusele madala süsinikusisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada energiasäästu<sup>2</sup> eesmärke.</li> <li><b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt.</b> Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju vähendab see keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat<sup>3</sup>), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (erinevate transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju (kui palju panustab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühenduse parandamisse, liikuvusvaesuse ja autost sõltuvuse vähendamisse).</li> </ul>

1 Jagatud kohustuse otsuse alusel, 406/2009/EÜ.

2 Energiatõhususe direktiivi alusel, 2012/27/EL.

3 Rohelises logistikas tõstetakse tarneahela efektiivsust ja võimalike korduvkasutatavate materjalide osas valitakse kvaliteetsed ja keskkonda säästvad lahendused, sh eelistatakse keskkonnasõbralike transpordivahendite, seadmete ja transpordipakendite kasutusele võtmist.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Average CO2 emissions per km from new passenger cars (source: EEA, DG CLIMA)</li> </ul> <p>Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kasvuhoonegaaside heitkoguste piirmäär võrreldes 2005. aasta tasemega, baastase 6286 tuh t (2005), vahetase 6346 tuh t (2015), sihttase 6024 tuh t (2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud uute sõiduautode ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 95 g/km ja liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 147 g/km.</li> </ul> <p>Kliimapoliitika põhialused:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eesti pikaajaline siht on vähendada kasvuhoonegaaside heidet ligi 80 protsenti aastaks 2050 võrreldes 1990. aasta heitetasemega. Selle sihi suunas liikumisel tuleb kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks orienteerivalt 70 protsenti ja 2040. aastaks 72 protsenti võrreldes 1990. Aasta heitetasemega. Aastaks 2050 1.08 KHG, mln t CO2 ekv</li> </ul> <p>Riigi eelarvestrateegia 2020-2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu, mis suurendab Eesti kodanike heaolu ning edendab nende liikuvusvõimalusi, toetab konkurentsivõimelist ja tõhusat logistikat ning aitab kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaubaveos<sup>4</sup> eelisarendatakse mere- ja raudteevõde<sup>5</sup> kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse ökonoomset kaubavedu võimaldavat multimodaalset taristut. Kaupade liikumine läbi Eesti võimaldab ettevõtetel pakkuda oma klientidele kõrgema lisandväärtusega<sup>6</sup> teenuseid kui vaid transiit.</li> <li>Transporditaristu kavandamisel pööratakse taristu rajamisel läbivalt tähelepanu ka kvaliteetse ruumi loomisele, et <b>avalik ruum ja teenused oleksid kõikidele inimestele olemata vanusest ja füüsilistest eripäradest ligipääsetavad</b> (sh teed ja tänavad, ühistranspordipeatused ja sõlmpunktid, [ühistranspordi] sõiduvahendid)<sup>7</sup>. See eeldab teenusedisaini ning ligipääsetavuse ja universaalse disaini põhimõtete rakendamist transpordipoliitika loomuliku osana, seades esikohale avaliku sektori eeskju.</li> <li><b>Lähtume Eesti transpordisüsteemi arendamisel terviklike (transpordi)koridoride loogikast ja eri transpordiliikide vahelisest mugavast ühilduvusest.</b> Linnadevaheliste (sh suuremate tõmbekeskuste vaheliste) ühenduste arendamisel vaadatakse maanteearendusi koos raudteeühendustega (kus võimalik, seal ka teiste transpordiliikidega) ja kaalutakse iga kord läbi paralleelsete transpordiliikide arendamise otstarbekus.</li> <li><b>Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse Rootsi ja Soome transpordiametite eeskujul nn 4-astme printsiipi.</b></li> <li><b>Vähendame transporditaristu ökoloogilist jalajälge ja kohaneme kliimamuutustega.</b></li> <li>Transporditaristu kavandamisel <b>juhitudakse kasutaja maksab põhimõttest, sh ka lennundussektoris.</b></li> <li>Tõstame raudtee linnadevahelisi kiiruseid aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ning parandame ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust. Suuname nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Suurendame raudtee intensiivsema kasutamise juures selle positiivset mõju keskkonnale.</li> </ul> <p><b>Võimalikud vastuolud eesmärgi saavutamisele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rahvusvahelise logistika sektori kasvu toetamiseks on vajalik arendada transpordi taristut selliselt, et see oleks piisava läbilaskevõimega ning kulutõhus.</li> <li>6.1 Arendame maanteid, et muuta liiklemist mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise</li> </ul>
--	--	---	---

4 Sh riigisisest.

5 Roheleppe eesmärk 75% vedusid suunata maanteelt raudteele või merele.

6 Nt täiendav töötlemine, komplekteerimine, ümberpakkimine jne. Arendades transiitkaupade töötlemisega seotud tööstust ja teenuseid loome uusi ärimudeleid, täiendavaid töökohti, meelitame lisainvesteeringuid, mis läbi suureneb ka maksude laekumine riigile.

7 8-80 linnaplaneerimise printsiip, kooskõlas ligipääsetavuse direktiiviga 2019/882

			<p>ohutust. Ehitame kolmes põhisuunas (Tallinna-Tartu, Tallinna-Narva, Tallinna-Pärnu) välja nutikad ja ohutud maanteed, et vähendada linnadevahelisi aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklusohutust. <b>Jätkatakse põhimaanteed arendamisega lähtudes eelkõige liiklusohutusest ning nõudlusest, seades küll eelduseks 4-astme printsiibi jälgimise</b>, ent ei tuua välja, kuidas olemasolevate investeerimisotsuste juures on arvestatud nõudluse suunamise jmt alternatiivsete võimalustega.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esimesteks prioriteetideks transpordi taristu ja teenuste arendamisel on <b>ohutus</b> (nt kiiruste vähendamine, sõiduradade eraldamine, ohutud peatus- ja puhkekohad jmt) ja <b>keskkonnahoid</b> (sh taristu hooldel), millele järgnevad transpordisüsteemi kogukulud jm faktorid, mis omavad potentsiaalset autostumist kahandavat mõju ning erinevate liikumisviiside ühendusaeg.</li> </ul>
	<p><b>1.2 Vähendada sundliikumiste vajadust</b></p> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b> Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elanike osatähtsus, kelle lähim ühissõidukipeatus on kaugemal kui 0,5 kilomeetrit (%)↓, baastase: 10 %;</li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transpordinõudlus sõiduautode kasutamisel võrreldes 2010. aastaga, % Sihttase 2030- &lt;5%</li> </ul> <p>Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transpordisüsteemi kasutajate rahuolu indeks: algfase 4,47 (2012) &gt; sihttase 4,8 (2030)</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suurendada 2030. aastaks kaasavat ja jätkusuutlikku linnastumist ning osalemist võimaldava, tervikliku ja jätkusuutliku inimasustuse planeerimise ja haldamise suutlikkust kõikides riikides.</li> <li>• Võtta kiiresti meetmeid kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks</li> <li>• Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ja säästvaks.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe – Säästvate ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</p> <p>Eesti säästva arengu riiklik strateegia Säästev Eesti 21 - Saastumise vähendamine.</p> <p>Eesti 2035+ strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elukeskkond on kõigi vajadusi arvestav, ligipääsetav, kultuurne ja turvaline</li> </ul> <p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta auto alternatiivid mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust).</li> </ul> <p>Kliimapoliitika põhialused aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15. Vähendatakse sundliikumise ja isiklikust autost sõltuvuse vajadust hästi integreeritud asustuse ja transpordikorralduse planeerimise kaudu.</li> </ul> <p>Riigi eelarvestrateegia 2020-2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagada jätkusuutlik, ohutu, turvaline, juurdepääsetav, kaasav, kiire ja tehnoloogiliselt uuenduslik transpordisektor ja taristu, mis suurendab Eesti kodanike heaolu ning edendab nende liikuvusvõimalusi, toetab konkurentsivõimelist ja tõhusat logistikat ning aitab kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime suurendamisele.</li> </ul>	<p><i>Otseselt eesmärgi täitmiseks arengukavas otseseid rakendatavaid meetmeid kavandatud ei ole. Sundliikumiste vähendamine on täiendatud arengukavas toodud ühe osana säästva liikuvuse arendamise poliitikast. Sundliikumiste vähendamist toetavad tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud erinevate teenuste paremale kättesaadavusele eeskätt läbi maakasutuse kompaktse ja mitmekesise planeerimise ning sihtkohtade inimestele lähemale toomise. Viimast on võimalik hästi saavutada ka läbi paremate liikumisvõimaluste ja aegruumiliste vahemaade vähendamise kaudu. Seega aitavad sundliikumiste vähendamisele kaasa arengukavas toodud transporditaristu parema planeerimise põhimõtted.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporditaristu kavandamisel pööratakse taristu rajamisel läbivalt tähelepanu ka kvaliteetse ruumi loomisele, et <b>avalik ruum ja teenused oleksid kõikidele inimestele olemata vanusest ja füüsilistest eripäradest ligipääsetavad</b> (sh teed ja tänavad, ühistranspordipeatused ja sõlmpunktid, [ühistranspordi] sõiduvahendid)<sup>8</sup>. See eeldab teenusedisaini ning ligipääsetavuse ja universaalse disaini põhimõtete rakendamist transpordipoliitika loomuliku osana, seades esikohale avaliku sektori eeskju.</li> <li>• Liikuvusteenuste kujundamisel arvestatakse rahvastiku trendidega, sh vanuse ja arvuga, elupiirkondade asustustihedusega, liikuvusnõudluse, sihtkohtade ning mahtudega, et pakkuda sobivat, vajadustest lähtuvalt teenust. Ennustamatu või ebaregulaarse nõudluse korral</li> </ul>

			<p>võimaldatakse Eesti siseselt ka graafikupõhisele ühistranspordile alternatiivne, nt <b>nõudepõhise transporditeenuse pakkumist</b>. See tagab võimaluse inimestel liikuda just siis, kui teenust vajatakse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nutikas ja andmetel põhinev taristu planeerimine</b>, mis on seotud jätkusuutliku maakasutusega ja transpordikorraldusega, on osa edukast transpordipoliitikast. Hästi läbimõeldud ruumiotsused, eelkõige tiheasustusega piirkondades, ning nendest tulenev kvaliteetne ruumiline keskkond ja transporditaristu aitavad parendada inimeste heaolu ja vähendada negatiivset mõju tervisele ning keskkonnale, toetades ka majanduse arengut. Taristu planeerimisel kaalutakse ka digitaalseid alternatiive (nt ummikute vähendamiseks juhtida liiklust nutikamalt).</li> <li>• <b>6.5 Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond</b>. Linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks kujundamine (sh arendame rattateid, kergrööba transporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi nullheitele, et vähendada transpordi keskkonna jalajälge. Vajalik suurendada ühistranspordi teenindusareali ehk teenuse viimine inimestele lähemale ja <b>ühendada peatused paremini teenustega (nt arstiabi, kaubanduskeskuste, lasteaedade, koolide (sh huviringide) ning elu- ja töökohtadega)</b>. Samuti on oluline tervikliku/liikideülese planeerimise abil parandada erinevate (ühis)transpordiliikide vahelist koostoimet (nt rongid, bussid, regionaalne ühistransport, jalgratta või kergliikuri jagamisteenused jmt).</li> <li>• <b>Tegevussuund 2. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport</b>. Toome ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks läbi selle targema planeerimise ning nutikama piletimüügi korralduse.</li> </ul>
	<p><b>1.3 Saavutada tasakaalustatud nihe keskkonnahoidlike transpordiliikide suunas</b>  <b>TLAK indikaator:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikumisviiside jaotus % transpordiliigi lõikes<sup>9</sup> reisijateveos säästvatele liikumisviisidele modaalinihke mõõtmiseks. Ühistranspordi, jalgratta ja jalgajaliiklejate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%.</li> </ul> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b></p>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030 –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Võtta kiiresti meetmeid kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks</li> <li>• Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ja säästvaks.</li> <li>• Tagada säästev tarbimine ja tootmine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kõrgemate ELi kliimaeesmärkide seadmine 2030. ja 2050. Aastaks</li> <li>• Säästvate ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> </ul> <p>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia - Kaotada seos majanduskasvu ja transpordi nõudluse vahel eesmärgiga vähendada sellest keskkonnale tulenevat mõju.</p>	<p><i>Otseselt eesmärgi täitmiseks on Arengukavas ette nähtud tegevussuund 2. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport ja alavaldkond 6.5. Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond. Eesmärgi saavutamiseks on oluline aktiivne nõudluse suunamine nii majanduslike meetmetega, taristuarendusega kui andmete pakkumise ja teenuste arendamisega riigi tasandil.</i></p> <p><i>→ KSH soovib Arengukavas kaaluda erinevate modaalselt nihet soodustavate majanduslike meetmete sisulisemat käsitlemist laiemalt, sealhulgas ka nii positiivset käitumist premeerivad kui negatiivset maksustavad, hõlmates eri liikumisviise.</i></p>

	<p>ÜRO TEGEVUSKAVA 2030, Säästva arengu näitajad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.5.1. Rongisõitjate osatähtsus maismaa sõitjateveos, % 2,0 2,3 (2017)</li> <li>9.5.2. Sõiduautoga sõitjate osatähtsus maismaa sõitjateveos, % 80,1 80,5 (2017)</li> <li>9.5.3. Bussi- ja trollisõitjate osatähtsus maismaa sõitjateveos, % 17,9 17,3 (2017)</li> <li>9.5.4. Raudteeveo osatähtsus maismaa kaubaveos, % 42,9 46,2 (2018)</li> <li>9.5.5. Maanteeveo osatähtsus maismaa kaubaveos, % 57,1 53,8 (2018)</li> <li>Ühissõidukiga, jalgrattaga ja jalgsi töökäijate osatähtsus, 38,8% (2019)</li> </ul> <p>Eesti 2035+ strateegia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö käivate inimeste osakaal 38,5% (2018) 45–55% (täpsustub esimesel võimalusel)</li> </ul> <p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hõivatute osatähtsus, kes läheb tööle jalgsi või jalgrattaga (%) ↑, baastase: 27,2%;</li> <li>Hõivatute osatähtsus, kes kasutab tööle jõudmiseks ühistransporti (%) ↑, baastase: 29,9%;</li> <li>Hõivatute osatähtsus, kes kasutab tööle jõudmiseks isiklikku või ametiautot (%) ↓ □ □ baastase: 39,5%.</li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transpordinõudlus sõiduautode kasutamisel võrreldes 2010. aastaga, % Sihttase 2030- &lt;5%</li> <li>Ühistranspordi kasutuse osakaal töökäijatest aastaks 2020 22,9 (2013) Sihttase 2020 ≥25%</li> </ul> <p>Eurostat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Share of busses and trains in total passenger transport</li> <li>Share of rail and inland waterways in total freight transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saavutada tasakaalustatud nihe keskkonnahoidlike transpordiliikide suunas, et kujundada välja säästev transpordi ja liikuvuse süsteem.</li> </ul> <p>Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Komisjon hakkab edendama saastaja maksab ja kasutaja maksab põhimõtetele põhinevaid teemasid ja suurendab jõupingutusi, et luua autopargi optimaalsemal kasutusel põhinev ühtne Euroopa transpordipiirkond. Lisaks võtab komisjon täiendavaid meetmeid süsinikdioksiidiheite vähendamiseks transpordisektoris, mille aluseks on endiselt põhimõtteliselt naftatooted.</li> </ul> <p>Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Digitaalsed liikuvuslahendused; Õiglane ja tõhus transpordihinna kujundus; Mitmeliigilise transpordi edendamine;</li> </ul> <p>Linnalise liikuvuse pakett:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jätkab eelneva Rohelise raamatu peamiste teemadega. ELi linnade põhiülesanne on tagada säästvamate linnaliikuvusviiside edukas kasutuselevõtt.</li> </ul> <p>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/631, 17. aprill 2019, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO2-heite normid, et aidata saavutada määruses (EL) 2018/842 sätestatud liidu eesmärki vähendada oma kasvuhoonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe eesmärke ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uute sõiduautode ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 95 g/km</li> <li>Liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 147 g/km.</li> </ul> <p>Eesti säästva arengu riiklik strateegia Säästev Eesti 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Saastumise vähendamine.</li> </ul> <p>Eesti 2035+ strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elukeskkond on kõigi vajadusi arvestav, ligipääsetav, kultuurne ja turvaline</li> </ul> <p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta auto alternatiivid mugavamaks) ning sündpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust).</li> </ul>	<p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liikuvusteenuste kujundamisel arvestatakse rahvastiku vanuse ja arvuga, elupiirkondade asustustihedusega, liikuvusnõudluse, sihtkohtade ning mahtudega, et pakkuda sobivat, vajadustest lähtuvalt teenust. Ennustamatu või ebaregulaarse nõudluse korral võimaldatakse Eesti siseselt ka graafikupõhisele ühistranspordile alternatiivne, nt <b>nõudepõhise transporditeenuse pakkumist</b>. See tagab võimaluse inimestel liikuda just siis, kui teenust vajatakse.</li> <li><b>Nutikas ja andmetel põhinev taristu planeerimine</b>, mis on seotud jätkusuutliku maakasutusega ja transpordikorraldusega on osa edukast transpordipoliitikast. Hästi läbimõeldud ruumiotsused, eelkõige tiheasustusega piirkondades, ning nendest tulenev kvaliteetne ruumiline keskkond ja transporditaristu aitavad parendada inimeste heaolu ja vähendada negatiivset mõju tervisele ning keskkonnale, toetades ka majanduse arengut. Taristu planeerimisel kaalutakse ka digitaalseid alternatiive (nt ummikute vähendamiseks juhtida liiklust nutikamalt).</li> <li><b>Jagatud liikuvuse edendamine</b>. Eesmärgiks on säästvat arengut toetavate väärtushinnangute kujundamine ja teadlikkuse tõstmine ning nendele põhimõtetele vastavate liikuvusvõimaluste arendamine. Autoliiklusele suunatud teede eelisarendamine võib olla põhjendatud hajaasustusega piirkondades, kus ühistranspordi ühendusi või kergliiklusteid pole mõistlik luua või puuduvate otseühenduste loomiseks. Sealjuures on oluline ka suunata autokasutajaid reise jagama. Riigi roll on olla suunanäitaja ning andmete pakkuja erasektorile erinevate liikuvusteenuste arendamiseks.</li> <li><b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt</b>. Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju vähendab see keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat<sup>10</sup>), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (erinevate transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju (kui palju panustab investeering nt tööstusala ja elupiirkondade ühenduse parandamisse, liikuvusvaesuse ja autost sõltuvuse vähendamisse).</li> <li>Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse Rootsi ja Soome transpordiametite eeskujul nn 4-astme printsiipi.</li> </ul>
--	---	---	--

10 Rohelises logistikas tõstetakse tarneahela efektiivsust ja võimalike korduvkasutatavate materjalide osas valitakse kvaliteetsed ja keskkonda säästvad lahendused, sh eelistatakse keskkonnasõbralike transpordivahendite, seadmete ja transpordipakendite kasutusele võtmist.

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporditaristu kavandamisel <b>juhitudakse kasutaja maksab põhimõttest.</b></li> <li>• Kätesaadavam transporditeenus tänu intelligentsetele lahendustele.</li> <li>• Transporditaristu toimimine erandlikes olukordades.</li> <li>• Innovatsiooni soodustava õigusruumi kujundamiseks ja kiireks muutustele reageerimiseks, tuleb rakendada niinimetatud regulatiivset liivakasti, mis pakub tähtajaliselt kokkulepitud kontekstis erandeid uudsete lahenduste liikluses/ elukeskkonnas katsetamiseks, mida ei ole veel reguleeritud.</li> <li>• 6.5 Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh ehitame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi nullheitele, et vähendada transpordi keskkonna jalajälge.</li> <li>• <b>Paremini ühendatud ja hästi toimiv ühistransport. Tähendab mh ülejäänud liiklusest eraldatud ühistranspordi koridoride<sup>11</sup> arendamist.</b></li> <li>• Tuleb välja arendada <b>kasutajasõbralikud, funktsionaalsed ja ohutud rattateede võrgustikud</b> linnapiirkondades.</li> <li>• Transpordisüsteemi planeerimisel tuleb läbivalt kõikides planeerimistasandites ja asutustes (nii riigi kui kohaliku omavalitsuse (KOV)) arvestada erinevate liikumisviiside prognoositud nõudlust, kuid lähtuda tuleb põhimõttest, et riik saab vajadusel nõudlust suunata vastavalt seatud arengueesmärgile, nt ühendusaja, majandusliku- või keskkonnakulu vähenemiseks.</li> <li>• <b>Tegevussuund 2. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport.</b> Toome ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks läbi selle targema planeerimise ning nutikama piletimüügikorralduse.</li> </ul>
	<p><b>1.4 Vähendada transpordisektori energiatarvet TLAK indikaator:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis 24%;</li> <li>• Raudteekaubaveo osakaal maanteetranspordiga võrreldes tonnkilomeetrites 2035. aastal on 40% .</li> </ul> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b></p>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030 –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Võtta kiiresti meetmeid kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks</li> <li>• Tagada taskukohane, usaldusväärne, säästev ja kaasaegne energia kõikidele.</li> <li>• Tagada säästev tarbimine ja tootmine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Säästvate ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> </ul> <p>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia - Kaotada seos majanduskasvu ja transpordi nõudluse vahel eesmärgiga vähendada sellest keskkonnale tulenevat mõju.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saavutada transpordisektoris energiakasutuse jätkusuutlik tase ning vähendada transpordiga seotud kasvuhoonegaaside heitkoguseid.</li> </ul>	<p><i>Energiakasutuse piiramisele aitavad osaliselt kaasa kõik Arengukavas sisalduvad tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud transpordi nõudluse vähendamisele, lisaks ka tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud autokasutuse vähenemisele ja säästlikumaks muutmisele, ja ka kõik ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside edendamiseks ette nähtud tegevused ja põhimõtted. Samas on arengukavas sisalduvad põhimõtted pigem suunda näitavad ja ei sisalda konkreetseid meetmeid soovitud olukorra, sh autotranspordi piiramiseks ent sisaldab konkreetseid eesmärke maanteeliikluse mugavuse suurendamiseks (eeskätt alaeesmärk 5.2. Ohutud teed). Seega jääb oht, et ühistranspordi tingimuste paranemise kõrval suureneb endiselt ka autokasutus ning transpordisektori energiakulu.</i></p>

<sup>11</sup> Sh võimalusel terve koridori ulatuses.

	<p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veokite tühivedude osakaal koguveedest (%) ↓; baastase 21%.</li> <li>• Ühistranspordi reisijatekäive (sõitjakilomeetrit aastas)↑;</li> <li>• Kaubavedude käive ↓:</li> <li>• Fossiilsete kütuste kasutamine transpordis (kilogrammi naftaekvivalenti elaniku kohta)↓, baastase 387,7 kilogrammi/elaniku kohta; <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Üle kümne aasta vanuste autode osakaal registreeritud sõiduautodest (%)↓, baastase: 68,7%;</li> </ul> </li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökonoomsete (energiaklass A-C) sõidukite osakaal uute sõidukite soetamisel aastaks 2020. 36% (2011) Sihttase 2020 ≥50%</li> <li>• Sõidukipargi kütusekulu, TWh 8,3 (2010) Sihttase 2030 8,3</li> </ul> <p>Kliimapoliitika põhialused aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sõiduautode ökonoomsus GWh/mln reisija-km: baastase 0,44 (2013); aastaks 2030 KPP1 stsenarium(teadmistepõhine) -14,1%, KPP2(optimeeritud teadmistepõhine) -10,0%; aastaks 2050 KPP1 -57,7%, KPP2 -40,0%</li> <li>• Busside ökonoomsus GWh/mln reisija-km: baastase 0,18 (2013); aastaks 2030 KPP1 -30,8%, KPP2 -20,1%; aastaks 2050 KPP1 -45,9%, KPP2 -30,0%</li> <li>• Rongide ökonoomsus GWh/mln reisija-km: baastase 0,24 (2013); aastaks 2030 KPP1 -49,2%, KPP2 -49,2%; aastaks 2050 KPP1 -53,4%, KPP2 -53,4%</li> <li>• Veoautode ökonoomsus GWh/mln reisija-km: baastase 0,24 (2013); aastaks 2030 KPP1 -49,2%, KPP2 -49,2%; aastaks 2050 KPP1 -53,4%, KPP2 -40%</li> <li>• Kaubarongide ökonoomsus GWh/mln reisija-km: baastase 0,05 (2013); aastaks 2030 KPP1 -2,8%, KPP2 -2,8%;</li> </ul>	<p>Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimise optimeerimine, sealhulgas olemuselt ressursitõhusamate transpordiliikide laialdasem kasutamine</li> <li>• (3) - 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja üle 50 % kõnealustest vedudest tuleks asendada muude transpordiliikidega 2050. aastaks; sellist üleminekut soodustaksid tõhusad ja keskkonnasäästlikud kaubaveekoridorid. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja ka infrastruktuuri asjakohaselt arendada.</li> </ul> <p>Kliimapoliitika põhialused aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edendatakse energiasäästlikku liikluskultuuri.</li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaarenergia tõhusam kasutuse alaeesmärk – Eesti energiavarustus ja -tarbimine on säästlikum</li> </ul>	<p><i>KSH soovitas maanteetranspordi ja selle taristu planeerimisel lähtuda esmajärjekorras 4-astme printsiipest ja nõudluse suunamisest ning valida maanteeliikluse mugavuse ja ohutuse tagamiseks vajalikud meetmed sellest lähtuvalt. Ettepanek on täiendatud Arengukavas sisse viidud.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Säästva liikuvuse arendamise poliitika.</b> Eesmärgiks on transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamine. Maanteetranspordi keskkonnajalajälje vähendamiseks kehtestatakse teekasutusetasud läbisõidu ja taristu koormuse alusel. Aktsiisi- ja maksupoliitikas lähtutakse saastaja maksab põhimõttest ning maksustatakse kütuseid vastavalt nende eriheitele ja energiasisaldusele. Tarvilik on võtta kasutusele madala süsinikusisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada energiasäästu<sup>12</sup> eesmäärke.</li> <li>• <b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt.</b> Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju vähendab see keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat<sup>13</sup>), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (erinevate transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju (kui palju panustab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühenduse parandamisse, liikuvusvaesuse ja autost sõltuvuse vähendamisse).</li> <li>• Kaubaveos<sup>14</sup> eelisarendatakse mere- ja raudteevedu<sup>15</sup> kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse ökonoomset kaubavedu võimaldavat multimodaalset taristut. Kaupade liikumine läbi Eesti võimaldab ettevõtetel pakkuda oma klientidele kõrgema lisandväärtusega<sup>16</sup> teenuseid kui vaid transiit.</li> <li>• <b>Tasakaalustatud veondussektori areng:</b> Transporditaristu kulude katmiseks ja keskkonnavalaste eesmärkide saavutamiseks rakendatakse veondussektorile teekasutusetasusid. Keskkonnasõbralikele transpordivahenditele üleminekut soodustatakse nt heitevabadele kütustele soodustuste tegemisega, aga ka muude poliitiliste instrumentidega.</li> </ul>
--	---	--	--

<sup>12</sup> Energiatõhususe direktiivi alusel, 2012/27/EL.

<sup>13</sup> Rohelises logistikas tõstetakse tarneahela efektiivsust ja võimalike korduvkasutatavate materjalide osas valitakse kvaliteetsed ja keskkonda säästvad lahendused, sh eelistatakse keskkonnasõbralike transpordivahendite, seadmete ja transpordipakendite kasutusele võtmist.

<sup>14</sup> Sh riigisisest.

<sup>15</sup> Rohelepp eesmärk 75% vedusid suunata maanteelt raudteele või merele.

<sup>16</sup> Nt täiendav töötlemine, komplekteerimine, ümberpakkimine jne. Arendades transiitkaupade töötlemisega seotud tööstust ja teenuseid loome uusi ärimudeleid, täiendavaid töökohti, meelitame lisainvesteeringuid, mis läbi suureneb ka maksude laekumine riigile.

	<p>aastaks 2050 KPP1 -34,3%, KPP2 -20,3%</p> <p>Riigi eelarvestrateegia 2020-2023</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transpordisektori energiakulu: baastase 34 tuh TJ (2016); sihttase ≤33,5 tuh TJ (2023)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toetatakse keskkonnahoidlike kütuste, nagu kodumaise biometaani, kasutuselevõttu ning hoidutakse sekkumast konkurentsipõhisesse turumajandusse avalikult kasutatava alternatiivkütuste taristu rajamisel. Uute kütuste kasutuselevõttu, nt (rohe)vesiniku näol ning teiste energiasäästu ja keskkonnahoidu soodustavate uute tehnoloogiate (nt muud innovaatilised energiasalvestid) katsetamist ja võimalusel kasutuselevõttu.</li> </ul>
	<p><b>1.5 Tõsta taastuvenergia osakaalu transpordisektori energia lõpptarbimises</b></p> <p><b>TLAK indikaator:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taastuvenergia osakaal transpordis 24%<sup>17</sup> 2035.a.</li> </ul> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b></p> <p>Ülevaade ÜRO tegevuskava 2030 elluviimisest Eestis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020. aasta lõpuks peab taastuvate allikate osakaal transpordisektoris ületama 10%</li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taastuvate energiaallikate osakaal transpordis tarbitud energiast, % 0,1% (2013) Sihttase 2020 10%</li> <li>• Metaankütuste osakaal maantesõidukite energiatarbimises 0% (2012 Sihttase 2030 10%)</li> </ul> <p>Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transpordi taastuvenergia eesmärk (osakaal lõpptarbimisest) 2030. aasta jaoks – 14% transpordisektori summaarsest energia lõpptarbimisest.</li> </ul> <p>Alternatiivkütuste taristu tegevuskava 2017</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taastuvate energiallikate kasutamine maanteetranspordis. Algtase 0,2% Sihttase 2025, 10% hoidmine, vahetase 2020 10% . (Lisaks täpsemad mõõdikud kütuseliikide kaupa)</li> <li>• Avalikuks kasutamiseks mõeldud kiirlaadijate arv on vähemalt 100. Lisanduvad sadamad, mis pakuvad kaldaäärset elektritoidet. Näitaja/Aasta</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Võtta kiiresti meetmeid kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks</li> <li>• Tagada taskukohane, usaldusväärne, säästev ja kaasaegne energia kõikidele.</li> <li>• Tagada säästev tarbimine ja tootmine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Säästvate ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> </ul> <p>Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähendada nn tavakütusel töötavate autode osakaalu poole võrra 2030. aastaks; järkjärgult kõrvaldada need linnaliiklusest 2050. aastaks; suuremates linnakeskustes peaks 2030. aastaks olema olemas olemas põhimõtteliselt CO2-heiteta logistikasüsteem .</li> <li>• Vähest CO2-heidet tekitavate keskkonnasäästlike kütuste osakaal peab lennunduses suurenema 40 %ni 2050. aastaks; samuti vähendada ELis 2050. aastaks merendussektoris punkrikütustega kaasnevat CO2-heidet 40 % (võimaluse korral 50 %).</li> <li>• Mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimise optimeerimine, sealhulgas olemuselt ressursitõhusamate transpordiliikide laialdasem kasutamine</li> <li>• 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja üle 50 % kõnealustest vedudest tuleks asendada muude transpordiliikidega 2050. aastaks; sellist üleminekut soodustaksid tõhusad ja keskkonnasäästlikud kaubaveokoridorid. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja ka infrastruktuuri asjakohaselt arendada.</li> </ul> <p>Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt; Elektritranspordi koostalitlus ja standardimine;</li> </ul> <p>Kliimapoliitika põhialused aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13. Soodustatakse kodumaiste taastuvate energiallikate järkjärgult laiemat kasutuselevõttu lõpptarbimise kõigis sektorites, pidades silmas ühiskonna heaolu kasvu ning vajadust tagada energiapuuduse ja varustuskindlus. Soodustatakse kodumaiste bio- ning teiste taastuvenergiaressursside laialdast kasutuselevõttu nii elektri- ja soojusenergia tootmisel kui ka transpordikütustena.</li> </ul> <p>Energiamajanduse arengukava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaarenergia tõhusam kasutuse alaeesmärk – Eesti energiavarustus ja -tarbimine on säästlikum</li> </ul>	<p><i>Arengukavas sisaldub sihteesmärk, et aastaks 2035 on taastuvenergia osakaal transpordisektoris 22,7%. Eesmärk on väga ambitsioonikas, kuna muudes arengudokumentides, eelkõige REKK kohaselt, on aastaks 2030 eesmärgiks 14%. Eesmärgi täitmiseks sisaldab arengukava põhimõtteid keskkonnasõbralikule veeremile üleminekuks ning vajaliku toetava taristu rajamiseks.</i></p> <p><i>KSH soovitas Arengukavas viidata ka seotud strateegilistes dokumentides toodud transpordi valdkonnaga seotud eesmärkidele ja tegevustele, mis on suunatud taastuvenergia osakaalu suurendamisele ning seirata vastavat arengut ka TLAK raames. Ettepanek on täiendatud Arengukavas sisse viidud.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Toetatakse keskkonnasäästlike kütuste kasutuselevõttu ning hoidutakse sekkumast konkurentsipõhisesse turumajandusse avalikult kasutatava alternatiivkütuste infrastruktuuri rajamisel.</b> Uute kütuste kasutuselevõttu, nt (rohe)vesiniku näol ning teiste energiasäästu ja keskkonnahoidu soodustavate uute tehnoloogiate (nt muud innovaatilised energiasalvestid) katsetamist ja võimalusel kasutuselevõttu.</li> <li>• <b>Tasakaalustatud veondussektori areng:</b> Transporditaristu kulude katmiseks ja keskkonnavalade eesmärkide saavutamiseks rakendatakse veondussektorile teekasutustasusid. Keskkonnasõbralikele transpordivahenditele üleminekut soodustatakse nt heitevabadele kütustele soodustuste tegemisega, aga ka muude poliitiliste instrumentidega.</li> <li>• Viime üle kogu Eesti avalikult korraldatud bussitranspordi nullheitele läbi keskkonnasõbralike ühistranspordihangete. Linnades toetame alternatiivkütuste kasutuselevõttu tervikuna aastani 2024 koos elektribusside laadimistaristuga, mis võimaldab eelkõige üleöö laadimist.</li> <li>• Raudteelõigud, mis on madalama kasutuspotentsiaaliga, tuleb viia nullheitele lähtuvalt investeringu kulutõhususest koostoides ülejäänud raudteega.</li> </ul>

17 Vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale, prognoosides 0,85% kasvu aastas.



	<p>Algtase Vahetase 2020 Sihttase 2025. Sadamate arv &gt; 1 &gt; 11 &gt; 11</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Biokütuse lisamise kohustus müüdavatesse bensiini- ja diislikütustesse</li> <li>• alates 2018. a 1. maist vähemalt 3,1% igas tarbimisse lubatud kütuse liitris;</li> <li>• alates 2019. a 1. maist vähemalt 6,4 % igas tarbimisse lubatud kütuse liitris;</li> <li>• alates 2020. a 1. maist 10% igas tarbimisse lubatud kütuse liitris.</li> <li>• Biometaani tarnimis- ja tankimisvõimekusega tanklate arv. Algtase 0 Sihttase 2020 – 10</li> <li>• Õliekvivalendi (ktoe) väärtuses biometaani aastane tarbimine. Algtase 0 Sihttase 2020 – 4000 tonni</li> </ul> <p>Eurostat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Share of renewable energy in gross final energy consumption by sector</li> </ul> <p>Ülevaade ÜRO tegevuskava 2030 elluviimisest Eestis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020. aasta lõpuks peab taastuvate allikate osakaal transpordisektoris ületama 10%</li> <li>• 2035 aastaks liiguvad kõik Tallinna ühistranspordi sõidukid valdavalt taastuvelektri jõul.</li> <li>• Diiselsõidukid moodustavad Tallinna Linnatranspordis AS veeremist ca 79%.</li> </ul>	<p>Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alaeesmärk 8. Kliimamuutuste tõttu ei ole vähenenud energiasõltumatus, -turvalisus, varustuskindlus ja taastuenergiaressursside kasutatavus ning ei suurene primaarenergia lõpptarbimise maht.</li> </ul> <p>Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taastuvate transpordikütuste osakaal aastaks 2030 14%</li> </ul> <p>Alternatiivkütuste taristu tegevuskava 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eesti eesmärgiks on suurendada taastuvate energiaallikate kasutamist maanteetranspordis 10%-ni kulutatavast kütusest aastaks 2020.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aitame kaasa energiatõhusate kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtule nagu automaatsildumise seadmete, laevade alternatiivkütuste kasutuselevõtu eelistamine ja punkerdamisturu loomine.</li> <li>• Keskkonnasõbralike erasõidukite kasutuselevõtmise suurendamiseks toetame laadimistaristu loomist eramute ja kortermajade juurde.</li> </ul>
--	---	--	--

<p>2. <b>Vähendada transpordiga seotud õhusaastet, eriti linnades</b></p>	<p><b>Seostuvad indikaatorid:</b>          NEC-direktiiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>igale EL-i liikmesriigile kehtestatakse õhusaasteainete heitkoguste vähendamise kohustused aastateks 2020 ja 2030 võrreldes 2005. aasta tasemega.</li> </ul> <p>Eestile aastaks 2030 kehtestatud eesmärgid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx (30%), LOÜ (28%), SO2 (68%), NH3 (1), PM2,5(41%)</li> </ul> <p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:          Hetkel toodetavad mõõdikud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>transpordivahenditest tulev CO, NOx, PM10, SOx emissioon ↓ (tonni):             <ul style="list-style-type: none"> <li>CO: baastase 48 600 tonni;</li> <li>NOx: baastase 18 130 tonni;</li> <li>PM10: baastase 1 460 tonni;</li> <li>SOx: baastase 1 410 tonni.</li> </ul> </li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toetada jätkusuutlikku, kaasavat ja säästvat majandusarengut ning tagada kõikidele inimestele inimväärne töö.</li> <li>Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ja säästvaks.</li> <li>Tagada säästev tarbimine ja tootmine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Säästvale ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> <li>Nullsaaste eesmärk mürgivaba keskkonna saavutamiseks</li> </ul> <p>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vähendada transpordi saasteheitmeid tasemeni, kus mõju inimeste tervisele ja/või keskkonnale on minimaalne.</li> </ul> <p>Euroopa puhta õhu pakett (2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eesmärgiks on aastaks 2030 vähendada õhusaaste kahjulikku mõju inimese tervisele 40% võrreldes 2005. aasta tasemega.</li> </ul> <p>Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030 - NEC-direktiiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>igale EL-i liikmesriigile kehtestatakse õhusaasteainete heitkoguste vähendamise kohustused aastateks 2020 ja 2030 võrreldes 2005. aasta tasemega.</li> </ul> <p>Eestile aastaks 2030 kehtestatud eesmärgid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx (30%), LOÜ (28%), SO2 (68%), NH3 (1), PM2,5(41%)</li> </ul>	<p><i>Õhusaaste vähendamisega seotud eesmärgid on Arengukavas käsitletud läbi Säästva liikuvuse arendamise poliitika, Teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise direktiivi kohasete (NEC) kohustuse täitmise ja transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamise.</i></p> <p><i>Lisaks aitavad saasteheitmete leviku piiramisele osaliselt kaasa kõik Arengukavas sisalduvad tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud transpordi nõudluse vähendamisele. Kuna valdav osa heitmetest pärineb autoliiklusest, siis aitavad eesmärgi suunas liikumisele kaasa ka tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud autokasutuse vähenemisele ja säästlikumaks muutmisele, ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside kasutuse edendamiseks ette nähtud tegevused ja põhimõtted. Lisaks aitavad eesmärgi täitmisele kaasa ka keskkonnasäästlike kütuste kasutamise soodustamisele suunatud tegevused ja põhimõtted.</i></p> <p><i>Samas näeb arengukava siiski ette liikumiste hulga kasvu (sh autoliikluse kasvu), mistõttu ei pruugi olla tagatud saasteheitmete vähendamine, kuna puuduvad transpordisektorist põhjustatud õhusaaste vähendamisele suunatud selged meetmed.</i></p> <p><i>KSH soovitas Arengukavas viidata seotud strateegilistes dokumentides toodud transpordi valdkonnaga seotud eesmärkidele ja tegevustele ning seirata vastavat arengut ka TLAK raames. Ettepanek on täiendatud Arengukavas sisse viidud.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Säästva liikuvuse arendamise poliitika.</b> Eesmärgiks on transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamine. Maanteetranspordi keskkonnajalajälje vähendamiseks kehtestatakse teekasutustasud läbisõidu ja taristu koormuse alusel. Aktsiisi- ja maksupoliitikas lähtutakse saastaja maksab põhimõttest ning maksustatakse kütuseid vastavalt nende eriheitele ja energiasisaldusele. Tarvilik on võtta kasutusele madala süsinikusisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada energiasäästu eesmärgid.</li> <li><b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt.</b> Eesmärgiks on saavutada modaalne nihe keskkonnasõbralikumatele liikumisviisidele ja vähendada keskkonnakoormust, sealhulgas vähendada õhusaastet.</li> <li>Kaubaveos eelisarendatakse mere- ja raudteevedu kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse ökonoomset kaubavedu võimaldavat multimodaalset taristut. Kaupade liikumine läbi Eesti võimaldab ettevõtetel pakkuda oma klientidele kõrgema lisandväärtusega<sup>18</sup> teenuseid kui vaid transiit.</li> <li><b>Toetatakse keskkonnasäästlike kütuste kasutuselevõttu</b></li> <li><b>Transporditaristu eesmärk soodustada säästvat liikuvust, sh aktiivsete liikumisviiside kasutust.</b> See tähendab, et linnades ja äärelinnades on prioriteediks</li> </ul>
---	--	--	---

			<p>kergliiklus ja ühistransport (ning nende koostoime) – seda nii teede ehitusel kui ka aastaringsel hooldusel. Riiklike investeeringute ja toetuste saamise eelduseks on säästva liikuvuse arengukavade<sup>19</sup> olemasolu linnades.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tasakaalustatud veondussektori areng:</b> Transporditaristu kulude katmiseks ja keskkonnavalaste eesmärkide saavutamiseks rakendatakse veondussektorile teekasutustasusid. Keskkonnasõbralikele transpordivahenditele üleminekut soodustatakse nt heitevabadele kütustele soodustuste tegemisega, aga ka muude poliitiliste instrumentidega.</li> <li>• Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt. Panustame raudteevadude panustada raudteevadude efektiivsusesse, mida on võimalik saavutada nt võttes kasutusele telemaatilisi rakendusi<sup>20</sup> parandamiseks infoliikumist ning minnes üle alternatiivkütustele.</li> <li>• Muudame meretranspordisektori konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendame selle muu taristuga. Soodustame emissioonivaba merendust.</li> </ul>
--	--	--	--

<sup>18</sup> Nt täiendav töötlemine, komplekteerimine, ümberpakkimine jne. Arendades transiitkaupade töötlemisega seotud tööstust ja teenuseid loome uusi ärimudeleid, täiendavaid töökohti, meelitame lisainvesteeringuid, mis läbi suureneb ka maksude laekumine riigile.

<sup>19</sup> Sh rattastrateegiad jmt.

<sup>20</sup> EL raudtee telemaatiliste rakenduste veeb

<p>3. <b>Kasutada transpordi taristu uuendamisel loodusressursse säästlikult</b></p>	<p><b>Seostuvad indikaatorid:</b>  <u>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030</u>  Hetkel toodetavad mõõdikud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maavara kaevandamise maht ↓: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lubjakivi ja dolomiit, baastase 5 760 000 kuupmeetrit;</li> <li>○ Kruus, liiv, baastase 3 281 000 kuupmeetrit;</li> </ul> </li> </ul> <p>Väljatöötamist vajavad mõõdikud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehitus- ja kinnisvara arendustegevusest tingitud tehisala pindala kasv (tehisala iseloomustab kasutusse lubatud eluruumide pind, teedevõrgu alla jääva maa pindala, tootmisja kaubanduspind) ↓</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030 - Vähendada 2030. aastaks vältimise, vähendamise, ringlussevõtu ja taaskasutamisega oluliselt jäätmete teket</p> <p>Euroopa roheline kokkulepe –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uue, tõhusa ja keskkonnahoidliku ringmajanduse loomine, mille edukus ei sõltuks ressursikasutusest.</li> <li>• Ökosüsteemide ja bioloogilise mitmekesisuse säilitamine ja taastamine</li> </ul> <p>Eesti säästva arengu riiklik strateegia Säästev Eesti 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Loodusvarade kasutamine viisil ja mahus, mis kindlustab ökoloogilise tasakaalu.</li> <li>• 2. Saastumise vähendamine.</li> </ul> <p>Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eesmärk: Maavarade keskkonnasõbralik kaevandamine, mis säästab vett, maastikke ja õhku, ning maapõueressursi efektiivne kasutamine minimaalsete kadude ja minimaalsete jäätmetega.</li> </ul> <p>Looduskaitse arengukava aastani 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eesmärk 3. Loodusvarade pikaajaline püsimine ja selleks vajalikud tingimused on tagatud ning nende kasutamisel arvestatakse ökosüsteemse lähenemise põhimõtteid.</li> </ul> <p>Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maapõueressursside kasutuse suunamisel tagatakse ringmajanduse põhimõtetest lähtuvalt ressurside võimalikult suure lisandväärtusega ning säästlik kasutamine minimaalsete kadude ja minimaalsete jäätmetega. Seejuures ei tarbita taastuvat maapõueressurssi üle taastumise määra ja uuritakse võimalusi taastumatute maapõueressursside asendamiseks taastuvate ressursidega ning ressurside kasutamise tõhusamaks muutmiseks.</li> </ul>	<p><i>Arengukava tegevuspõhimõtetest toetab loodusressursside säästlikku kasutust enim põhimõtted Arendame transpordisüsteemi säästvalt ning vähendame transporditaristu ökoloogilist jalajälge, mille juures tuuakse välja eesmärk materjalide taaskasutuseks taristuehituses.</i></p> <p><i>KSH soovitas Arengukavas seada eesmärgiks ka taastumatute loodusressursside võimalikult suure lisandväärtusega kasutamise ja ringmajanduse põhimõtetest lähtuva taristuehituse. Täiendatud Arengukavas on ettepanekuga arvestatud ning säästva liikuvuse arendamise poliitika ühe osana nähakse läbiva põhimõttena transporditaristu disainimisel ringmajanduse põhimõtete arvestamist tõhustamiseks loodusressursi kasutust, sh suurendades teisese toorme kasutust.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tegevuspõhimõtted: <b>Arendame teedetaristut kulutõhusalt</b></li> <li>• <b>Vähendame transporditaristu ökoloogilist jalajälge ja kohaneme kliimamuutustega</b></li> <li>• Taristuehituses tuleb samuti keskkonnavalast jalajälge vähendada ning alternatiivide valikul jalajälg välja arvutada ning tehtavas seda valikus arvestada. Taristu ehituses taaskasutatakse materjale, nt põlevkivi aherainet.</li> </ul>
--	--	---	--

<p>4. <b>Vähendada transpordi sektori mõju bioloogilisele mitmekesisusele</b></p>	<p><b>Seostuvad indikaatorid:</b>  <u>Looduskaitse arengukava aastani 2020:</u>  Indikaator Baastase 2011. aastal Saavutustase 2020. aastaks</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toimivate ökoduktide ja väikeulukitunnelite arv:  Ökodukte 0 → 4  Väikeulukitunnelid 10 → 20</li> <li>Rohevõrgustiku sidusust näitavate indikaatorliikide arv. Baastase aastal 2011 – 0, sihttase aastal 2020 – 15.</li> </ul> <p>Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maismaa ökosüsteemide elupaikade mitmekesisus ja levik: baastase 50% elupaikadest on halvas või ebarahuldavas seisundis (2014); Sihttase 2030 ≤50% elupaikadest on halvas või ebarahuldavas seisundis</li> <li>Metsade tagavara juurdekasv: baastase 12,9 mln m<sup>3</sup> (2014); sihttase 2030 suurenenud 10-20%.</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030 –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kaitsta ja kasutada säästvalt ookeane, meresid ja mere elusressursse, et saavutada säästev areng.</li> <li>Kaitsta ja taastada maismaa ökosüsteeme ning propageerida nende säästvat kasutamist; majandada metsi säästvalt, võidelda kõrbestumisega ning peatada ja pöörata ümber pinnase halvenemine ja bioloogilise mitmekesisuse hävimine.</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ökosüsteemide ja bioloogilise mitmekesisuse säilitamine ja taastamine</li> <li>Nullsaaste eesmärk mürgivaba keskkonna saavutamiseks</li> </ul> <p>EL elurikkuse strateegia aastani 2030  Looduskaitse: peamised kohustused 2030. aastani</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kaitsta õiguslikult vähemalt 30 % ELi maismaast ja 30 % ELi merealadest ning lõimida tõelisse üleeuroopalisse loodusvõrgustikku ökoloogilised koridorid.</li> <li>Kaitsta rangelt vähemalt kolmandikku ELi kaitsealadest, sealhulgas kõiki ELis veel alles olevaid loodus- ja põlismetsi.</li> <li>taastada kahjustatud maismaa- ja mereökosüsteemid kogu Euroopas, seejuures vähendatakse 2030. aastaks 50% võrra pestitsiidide kasutamist ja nendega kaasnevat riski,</li> <li>liikmesriigid peavad tagama, et ühegi kaitsealuse elupaiga ega liigi kaitse suundumus ja -staatus 2030. aastaks ei halveneks (Linnudirektiivis ja elupaikade direktiivis loetletud elupaigad ja liigid)</li> </ul> <p>Eesti säästva arengu riiklik strateegia Säästev Eesti 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Loodusliku mitmekesisuse ja looduslike alade säilitamine.</li> </ul> <p>Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mitmeotstarbeliste ja sidusate maastike säilitamine</li> <li>Elustiku liikide elujõuliste populatsioonide säilimiseks vajalike elupaikade ja koosluste olemasolu tagamine.</li> </ul> <p>Üleriigiline planeering Eesti 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tagada tuleb riigi rohevõrgustiku suurte struktuuride terviklikkus ja toimivus, sest muidu ei ole võimalik säilitada ka peenemat kohalikku struktuuri. Seetõttu tuleb üldjuhul vältida suurte tehnilise taristu objektide rajamist suurstruktuuride kaudu. Suurte tuumalade ulatus ei tohi eriti (üle 10%) väheneda. Kui rohevõrgustiku tuumaladele kavandatakse suuri, riigi toimimiseks vajalikke objekte, tuleb tagada tuumalasisene ja tuumaladevaheline sidusus</li> </ul> <p>Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alaeesmärk 3. Muutuvas kliimas on tagatud liikide, elupaikade ja maastike mitmekesisus ning maismaa- ja veeökosüsteemide soodne seisund ja terviklikkus ning sotsiaal-majanduslikult oluliste ökosüsteemiteenuste pakkumine piisavas mahus ja piisava kvaliteediga.</li> </ul> <p>Looduskaitse arengukava aastani 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eesmärk 2. Liikide ja elupaikade soodne seisund ja maastike mitmekesisus on tagatud ning elupaigad toimivad ühtse ökoloogilise võrgustikuna.</li> </ul>	<p><i>Arengukava tegevuspõhimõtetes otseseid viiteid bioloogilise mitmekesisuse säilitamisele ei ole. Teedeehituses on viidatud vajadusele taastada ehitusele eelnev sarnane looduslik taimestik, et säilitada sellele konkreetsele kohale iseloomulikud looduslikud kooslused.</i></p> <p><i>Samas näeb Arengukava ette nii liikumiste hulga kasvu (sh autoliikluse kasvu) kui täiendavate taristuobjektide arendamist ning rajamist, mistõttu ebasoodsate arengute korral ei pruugi olla tagatud suurte rohevõrgustikku struktuuride terviklikkus ja toimivus. → KSH soovib Arengukavas selgelt viidata transporditaristu arendamisel suurte rohevõrgustikku struktuuride terviklikkuse ja toimivuse tagamise vajadusele ning Natura 2000 võrgustiku aladele ebasoodsa mõju vältimise põhimõttele</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse esmajärjekorras <b>nn 4-astme<sup>21</sup> printsiipi</b></li> <li>Üldpõhimõte: <b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt</b></li> <li>Alavaldkond 6.1 . Ohutud teed. Esimesteks prioriteetideks transpordi taristu ja teenuste arendamisel on <b>ohutus</b> (nt kiiruste vähendamine, sõiduradade eraldamine, ohutud peatus- ja puhkekohad jmt) ja <b>keskkonnahoid</b> (sh taristu hooldel). Lisaks on teede rajamisel vajadus taastada ehitusele eelnev sarnane looduslik taimestik, et säilitada sellele konkreetsele kohale iseloomulikud looduslikud kooslused.</li> </ul>
---	---	---	--

<sup>21</sup> Rootsi ja Soome transpordiametite eeskujul.

<p>5. <b>Vähendada transpordisektori, sh taristu mõju veekeskkonnale</b></p>	<p><b>5.1 Vähendada koormust pinna- ja põhjaveele</b></p> <p>Seostuvad indikaatorid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Veeseaduse</u> alusel kehtestatud kvaliteedinäitajate väärtuste ja kehtestatud kvaliteedi piir- või läviväärtuste kohaselt on veekogumi seisund vähemalt hea</li> <li>• Eurostat: Bathing sites with excellent water quality by locality. Number and % of bathing sites</li> </ul> <p>Ülevaade ÜRO tegevuskava 2030 elluviimisest Eestis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Põhjaveevõtt, 213 miljon m<sup>3</sup> (2018)</li> <li>• Vähemalt heas koondseisundis olevate pinnaveekogumite osatähtsus 54% (2018)</li> <li>• Põhjaveekogumitest oli 2017.aastal vähemalt heas seisundis 79%</li> <li>• 2021. aastaks pinnaveekogumitest 81% heas seisundis</li> <li>• 2021.aastaks 84% põhjaveekogumitest heas seisundis</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parandada 2030. aastaks vee kvaliteeti, vähendades saastamist, tehes lõpu keelatud kohtadesse prügi mahapanekule ja viies miinimumini ohtlike kemikaalide ja materjalide keskkonda heitmine, vähendades poole võrra puhastamata reovee kogust ja suurendades kogu maailmas oluliselt jäätmete ringlussevõttu ja ohutut taaskasutust.</li> <li>• Kaitsta ja taastada 2020. aastaks veega seotud ökosüsteeme, sealhulgas mägesid, metsi, märgalasid, jõgesid, põhjaveekihte ja järvi</li> </ul> <p>Euroopa roheline kokkulepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökosüsteemide ja bioloogilise mitmekesisuse säilitamine ja taastamine</li> <li>• Nullsaaste eesmärk mürgivaba keskkonna saavutamiseks</li> </ul> <p>Vee raamdirektiiv (2000/60/EC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• direktiivi eesmärk on kehtestada maismaa pinnavee, üleminekuvee, rannikuvee ja põhjavee kaitse raamistik</li> </ul> <p>Eesti säästva arengu riiklik strateegia Säästev Eesti 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saastumise vähendamine.</li> </ul> <p>Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saavutada pinnavee (sh rannikuvee) ja põhjavee hea seisund ning hoida veekogusid, mille seisund juba on hea või väga hea.</li> </ul> <p>Eesti merestrateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• saasteainete kontsentratsioon vees ei ületa kehtestatud piirnorme, ei esine märkimisväärset akuutset reostust ja ökosüsteemidele avalduv saastumise mõju on väike.</li> </ul>	<p><i>Kaudselt toetavad kõik tegevused eesmärgi täitmist, mille üheks lähtekohaks on keskkonnahoid. Selgemalt oli veekeskkonna kaitset Arengukava esmases versioonis käsitletud ainult seoses merendusega.</i></p> <p><i>KSH soovitas viidata Arengukavas ka pinna- ja põhjavett säästvate taristuehituse põhimõtete rakendamisele ja -hoolduspraktikate kasutamisele. Ettepanek on täiendatud Arengukavas sisse viidud eesmärgiga pöörata taristuehituses tähelepanu ka pinna- ja põhjavett säästvatele taristuehituse ja -hoolduspraktikate rakendamisele.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tegevuspõhimõtted: <b>Arendame teedetaristut kulutõhusalt.</b> Taristuehituses tuleb samuti keskkonnavalast jalajälge vähendada ning alternatiivide valikul jalajalg välja arvutada ning tehtavas valikus seda arvestada, sh pööratakse tähelepanu pinna- ja põhjavett säästvatele taristuehituse ja -hoolduspraktikate rakendamisele.</li> </ul>
--	---	--	--

	<p><b>5.2 Tagada keskkonnaohutu mereliiklus</b></p> <p>Seostuvad indikaatorid:  <u>Mereala seireprogramm 2021 - 2026 (koostamisel):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sadamate laadimis- ja lossimistödest tekkiva keskkonnahäiringu vähendamine (BALEE-T32) <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Sadamates lastimis- ja lossimistöde inspekteerimise arv;</li> <li>2) kaebuste arv</li> </ul> </li> <li>Eesti sadamaid külastavad laevad täidavad rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid keskkonnanõudeid (BALEE-T35) - Kontrollitud laevade ja neil avastatud rikkumiste arvude suhe</li> <li>Eesti merereostustõrjealane võimekus on Läänemere piirkonnas kokku lepitud tasemel <ul style="list-style-type: none"> <li>1) mererostustõrjealase võimekuse vastavus Läänemere piirkonnas kokkulepituga;</li> <li>3) Sadamaseaduse kohaste sadamate reostustõrjeplaanide ning laevaheitmete ja lastijätmete käitluskavade olemasolu ja rakendamine 2024. aastaks (2018 baastase 65%)</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Merestrategie meetmekava:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Saasteainete kontsentratsioonid ei ületa kehtestatud piirväärtusi</li> <li>Õlireostuse tagajärjel hukkunud lindude arv ei suurene taseme 2010–2012 suhtes</li> </ul> <p>Ülevaade ÜRO tegevuskava 2030 elluviimisest Eestis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kaitstava mereala osatähtsus territoriaalmere pindalas, 27% (2018)</li> <li>Vähemalt heas koondseisundis rannikuveekogumid, 0 (2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ohutu mereliikluse ja tõhusa reageerimisvõime tagamine Läänemereel.</li> </ul> <p>Veeseadus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Veekaitse üldised eesmärgid on: <ol style="list-style-type: none"> <li>vähendada inimtegevuse mõju veekeskkonnale;</li> <li>vältida veeökosüsteemide, nendest sõltuvate maismaaökosüsteemide ja märgalade seisundi halvenemist ning parandada nende seisundit;</li> <li>soodustada vee kestlikku kasutamist ning tagada pinna- ja põhjaveevarude pikaajaline kaitse ning piisav veevarustus;</li> <li>lõpetada prioriteetsete ohtlike ainete heide ja piirata saasteainete, sealhulgas muude ohtlike ainete heidet veekeskkonda;</li> <li>aidata kaasa üleujutuste ja põudade mõju leevendamisele;</li> <li>saavutada mereala hea keskkonnaseisund.</li> </ol> </li> </ul>	<p><i>Eesmärgi saavutamiseks on Arengukavas merendust käsitlevas alavaldkonnas 6.3. toodud tegevused keskkonnahoidlikuks meretranspordiks, ning põhimõttena „Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud”, sealhulgas merereostustõrje teenuse kättesaadavust ning veeteede korrashoiu.</i></p> <p><i>Arengukava kohaselt on plaan koostada arengukava esimesel aastal Merenduspoliitika Valge Raamat, millega seada detailsemad poliitilised ootused.</i></p> <p><i>→ KSH soovib Arengukavas käsitleda ka mereliiklusest lähtuvaid keskkonnohtusid ning seada eesmärgid merevee kaitseks laevadest ja sadamatest lähtuva potentsiaalse reostuse eest.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alavaldkond 6.3. Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport, kus muuhulgas eesmärkideks seatud ka muuta merendussektor keskkonnasõbralikumaks ning suurendada ohutust veekogudes ja sadamates.</li> <li>Soodustame emissioonivaba merendust laevade kaldaelektrivõrguga lülitumise abil sadamas seismise ajal (OPS – on-shore power supply) või analoogsete keskkonnasäästlike tehnoloogiate kasutamist (nt soodsamate tariifide ja maksudega ning võimalusel ka toetamisega).</li> <li>Aitame kaasa energiatõhusate kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõtule nagu automaatsildumise seadmete, laevade alternatiivkütuste kasutuselevõtu eelistamine ja punkerdamisturu loomine.</li> <li>Suurendame jäätmete ringmajanduse osakaalu meretranspordis.</li> <li>Diferentseerime sadamatasud lähtuvalt keskkonnoalastest kriteeriumidest, vältimaks konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.</li> <li>Toetame teaduspõhiste lahenduste väljatöötamist keskkonnasäästlike laevakütuste ja tehnoloogiate ning digiteerimisvaldkonnas. Tagame üldise mereolukorra teadlikkuse ja pideva infovahetuse.</li> <li>Rahvusvaheliselt ja ka riigisiselt on põhitähtis otsingu- ja päästetööde ning merereostustõrje teenuse kättesaadavus Eesti vastutusallas.</li> </ul>
<p>6. Leevendada transpordisektori mõju inimese tervisele</p>	<p><b>6.1 Leevendada transpordiga seotud müra mõju</b></p> <p>Seostuvad indikaatorid:  <u>Keskkonnamüra direktiiv:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Põhimaanteede, põhiraudteede ja põhilennujaamade kohta kogupindala</li> </ul>	<p>Euroopa roheline kokkulepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Säästvale ja arukale liikuvusele ülemineku kiirendamine</li> <li>Ökosüsteemide ja bioloogilise mitmekesisuse säilitamine ja taastamine</li> <li>Nullsaaste eesmärk mürgivaba keskkonna saavutamiseks</li> </ul> <p>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia:</p>	<p><i>Transpordimüra leviku piiramisele aitavad osaliselt kaasa kõik Arengukavas sisalduvad tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud transpordi nõudluse vähendamisele ning transpordisüsteemi säästvalt arendamisele, muuhulgas läbi hästi läbi mõeldud ruumiotsuste. Kuna valdav osa transpordimüra pärineb autoliiklusest, siis aitavad eesmärgi suunas liikumisele</i></p>

	<p>(ruutkilomeetrites), kus Lden arväärtused on vastavalt suuremad kui 55, 65 ja 75 dB.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elamute hinnanguline koguarv (sadades) ja inimeste hinnanguline koguarv (sadades), kes elavad kõikides nendes piirkondades. Linnastud peavad sisalduma nendes arvudes. Tuleb esitada ka 55 ja 65 dB kontuurid ühel või mitmel kaardil, milles esitatakse informatsioon nendesse kontuuridesse kuuluvate külade, linnade ja linnastute asukoha kohta.</li> </ul> <p><u>Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030</u> Hetkel kasutatavad mõõdikud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mürataseme alandamiseks tehtud investeeringud (krooni või % SKP-st või inimese kohta) ↑, baastase 2 192 000 krooni;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vähendada transpordimüra nii selle tekitajas kui ka leevendusmeetmete rakendamisega, et minimeerida müra üldist taset ja selle mõju tervisele.</li> </ul> <p>Keskonnamüra direktiiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>eesmärk on määratleda ühtne lähenemisviis, et vältida, ennetada või vähendada keskkonnamüraga kokkupuutumisest tingitud kahjulikke mõjusid, sealhulgas häirivust, nende tähtsuse järjekorras. Liikmesriigid koostavad linnastute, põhimaanteed, põhiraudteede ja põhilennujaamade mürakaardid ja tegevuskavad;</li> </ul> <p>Atmosfääriõhu kaitse seadus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Välisõhu strateegiline mürakaart on kaart, mille abil antakse üldhinnang tiheasustusala või põhimaantee, põhiraudtee ja põhilennuvälja tekitatud müratasemete kohta või antakse üldprognos selle piirkonna müratasemete kohta. Välisõhu strateegiline mürakaart on müra vähendamise tegevuskava aluseks.</li> </ul>	<p><i>kaasa ka tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud autokasutuse vähenemisele ja säästlikumaks muutmisele.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Arendame transpordisüsteemi säästvalt:</b> Hästi läbimõeldud ruumiotsused, eelkõige tiheasustusega piirkondades, ning nendest tulenev kvaliteetne ruumiline keskkond ja transporditaristu (planeerimise liikuvushierarhia: jalgsi, jalgrattaga, ühistransport ja siis muu) aitavad parendada inimeste heaolu ja vähendada õhusaaste ning müraga seotud negatiivset mõju tervisele ning keskkonnale, toetades ka omakorda majanduse arengut. Müra jm negatiivset keskkonnamõju tuleb vähendada ka teistel transpordiliikidel.</li> <li><b>7.3. Innovatiivsed liikuvusteenused:</b> Uute liikuvusteenuste lisandumisel pööratakse tähelepanu ka, et linnaruumi, et linnaruumi ei tekiks juurde liigset müra.</li> </ul>
	<p><b>6.2 Vähendada õhusaaste kahjulikku mõju</b> <b>Seostuvad indikaatorid:</b> NEC-direktiiv- Eestile aastaks 2030 kehtestatud eesmärgid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx (30%), LOÜ (28%), SO2 (68%), NH3 (1), PM2,5(41%)</li> </ul> <p>Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Õhu saastatus (keskmine päevade arv linnastunud aladel, mil osooni, tahkete osakeste, vääveldioksiidi ja lämmastikoksiidi kontsentratsioon ületab lubatud taset ) ↓; baastasemed (nelja mõõtmispunkti keskmised): <ul style="list-style-type: none"> <li>PM10: 16 päeva/aastas;</li> <li>O3: 1,8 päeva/aastas;</li> <li>NOX: 0 päeva/aastas;</li> <li>SO2: 0 päeva/aastas.</li> </ul> </li> <li>Suremus hingamisteede haigustesse (surmajuhtumit 100 000 elaniku kohta aastas) ↓, baastase 35,1;</li> <li>Suremus südame- ja veresoonehaigustesse (surmajuhtumit 100 000 elaniku kohta aastas) ↓, baastase 685,7;</li> <li>Sõiduautode arv tuhande elaniku kohta (maakondade kaupa) 365 ↓.</li> </ul> <p>Eurostat:</p>	<p>Euroopa puhta õhu pakett (2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eesmärgiks on aastaks 2030 vähendada õhusaaste kahjulikku mõju inimese tervisele 40% võrreldes 2005. aasta tasemega.</li> </ul> <p>Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030 - NEC-direktiiv</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>igale EL-i liikmesriigile kehtestatakse õhusaasteainete heitkoguste vähendamise kohustused aastateks 2020 ja 2030 võrreldes 2005. aasta tasemega.</li> </ul> <p>Eestile aastaks 2030 kehtestatud eesmärgid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx (30%), LOÜ (28%), SO2 (68%), NH3 (1), PM2,5(41%)</li> </ul>	<p><i>Õhusaaste vähendamisega seotud eesmärgid on Arengukavas käsitletud läbi Säästva liikuvuse arendamise poliitika, Teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise direktiivi kohasete (NEC) kohustuse täitmise ja transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamise.</i></p> <p><i>Kuna valdav osa heitmetest pärineb autoliiklusest, siis aitavad eesmärgi suunas liikumisele kaasa ka tegevused ja põhimõtted, mis on suunatud autokasutuse vähenemisele ja säästlikumaks muutmisele ühistranspordi ning aktiivsete liikumisviiside edendamiseks ette nähtud tegevused ja põhimõtted. Samas näeb Arengukava siiski ette liikumiste hulga kasvu (sh autoliikluse kasvu), mistõttu ei pruugi olla tagatud saasteheitmete vähendamine, kuna puuduvad transpordisektorist põhjustatud õhusaaste vähendamisele suunatud selged meetmed.</i></p> <p><i>KSH soovitas Arengukavas viidata seotud strateegilistes dokumentides toodud transpordi valdkonnaga seotud eesmärkidele ja tegevustele ning seirata vastavat arengut ka TLAK raames. Ettepanek on täiendatud Arengukavas sisse viidud.</i></p> <p>Olulisemad Arengukavas toodud põhimõtted ja suunad: (Vt punkt 2)</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lämmastikoksiidide (NOx) heide transpordisektoris,</li> <li>• peenosakeste heide transpordisektoris</li> </ul>		
	<p>6.3 Vähendada liikluses (kõikide transpordiliikide lõikes) hukkunute ja raskelt vigastatute arvu</p> <p>TLAK indikaator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähendada liikluses (kõikide transpordiliikide lõikes) hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena 2035. aastaks liiklusohutuse indikaatorina.</li> </ul> <p><b>Seostuvad indikaatorid:</b> Riigi eelarvestrateegia 2020-2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liiklussurmade vähenemine: algtase 2015-2017 – 70 (ainult MNT 60); sihttase 2023 - ≤50 (ainult MNT 44)</li> </ul>	<p>ÜRO tegevuskava Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.6 Vähendada 2020. aastaks poole võrra liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu.</li> </ul> <p>Euroopa Liidu Säästva arengu strateegia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähendada 2010. aastaks maanteetranspordis hukkunute arvu võrreldes 2000. Aastaga poole võrra.</li> </ul> <p>Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viia maanteeliikluses hukkunute arv 2050. aastaks enam-vähem nullini. Vastavalt sellele eesmärgile püüab EL vähendada liiklusohvrite arvu 2020. aastaks poole võrra. Tagada ELi juhtpositsioon kõikide transpordiliikide ohutuse ja turvalisuse osas.</li> </ul> <p>Linnalise liikuvuse pakett:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jätkab eelneva Rohelise raamatu peamide teemadega. Tegeleda tuleb rohkem ka linnalogistika, linnadesse ligipääsu, liiklusohutusega.</li> </ul>	<p>Otseselt eesmärgi täitmiseks on Arengukavas alavaldkond 6.1 Ohutud teed ning üldpõhimõtte Ohutud liikumisvõimalused kõigile. Arengukava näeb ette liiklusohutuse tõstmist nii modaalsuse muutuste, taristuehituse põhimõtete kui teiste tegevuste kaudu. Linnakeskkonnas toetab ohutust ka linnaliikluse rahustamine tänavaruumi kujundamisega.</p>