MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

KÄSKKIRI

29.01.2021 nr 14

Programmi „Transpordi programm aastateks 2021–2024“ kinnitamine

Riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 alusel ning kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a määrusega nr 117 „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“:

1. kinnitan programmi „Transpordi programm aastateks 2021–2024“ (lisatud);

2. tunnistan kehtetuks majandus- ja taristuministri 03.02.2020 käskkirja nr 16 „Programmi „Transpordi programm aastateks 2020–2023“ kinnitamine“.

(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

KINNITATUD
Majandus- ja taristuministri
29.01.2021
käskkirjaga nr 14

Transpordi programm aastateks 2021–2024

Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused
Valdkonna arengukava	Transpordi arengukava 2014–2020
Programmi nimi	Transpordi programm
Programmi eesmärk	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
Programmi periood	2021–2024
Peavastutaja (ministeerium)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet (end. Maanteeamet, Lennuamet, Veeteede Amet), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
Koostamisaasta	2020

Sisukord

Sissejuhatus 4

1. Transpordi programmi juhtimiskorraldus 5

2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja eelarve 7

2.1 Programmi eesmärk 7

2.2 Programmi üldised mõjumõõdikud 7

2.3 Programmi eelarve* 9

3. Olukorra lühianalüüs 9

3.1 Liikuvus 9

3.2 Taristu 12

4. MEEDE 1: Liikuvuse korraldamine 16

4.1. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ eesmärk 16

4.2. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud 16

4.3. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ programmi tegevused 17

4.3.1 Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikluslahenduste arendamine“ eesmärk 17

4.3.2 Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ eesmärk 19

5. MEEDE 2: Kvaliteetne ja ohutu taristu 21

5.1 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ eesmärk 21

5.2 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ mõõdikud 21

5.3 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ programmi tegevused 22

5.3.1 Programmi tegevuse 2.1 „Riigisisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteede ühendused“ eesmärk 22

5.3.2 Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärk 26

6. LISAD 28

Sissejuhatus

Transpordi programm (edaspidi programm) on koostatud „Transpordi arengukava 2014–2020" (*edaspidi TAK*) ja koostamisel oleva Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 (*edaspidi* TLAK)[1] eesmärkide täitmiseks. Programm on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse" § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmipõhiseks eelarvestamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis. Käesolev programm lähtub koostamise hetkel kehtiva TAK eesmärkidest, meetmetest ja tegevustest, ja arvestab TLAK võimalike vajadustega. Programmi eesmärk on 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.

Programmi rakendamine peab tagama TAK-i ja TLAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrateegiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2014–2020 (OP) ja 2021–2027 ning muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TAK-iga ning TLAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiate ja arengukavadega.

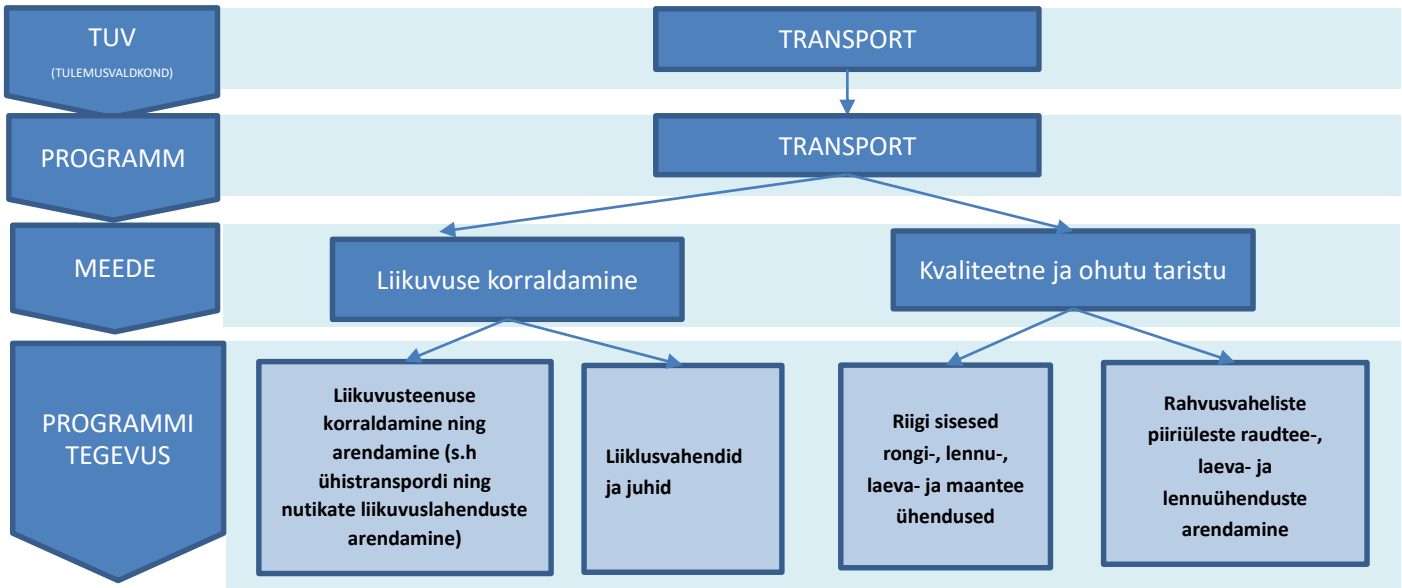
Transpordipoliitika tegeleb peamiselt taristu, liikuvuse, liikumisvahendite korraldamisega ning investeeringute suunamisega. Sealjuures ei ole transport muudest tegevustest lahus seisnev valdkond, vaid võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade, nagu nt. ettevõtluse toimimist – tugev ühisosa on muuhulgas keskkonna- ja energeetikavaldkondadega. Seetõttu lähtutakse transpordisüsteemi kujundamisel ka teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest.

Programm toetab Eesti transpordipoliitika elluviimist.

[1] Vabariigi Valitsuse 12.09.2019 korraldus nr 215: https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2030_koostamise_ettepanek.pdf

1. Transpordi programmi juhtimiskorraldus

Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid on kajastatud TAKis, mida viiakse ellu programmis toodud meetmete ja programmi tegevuste abil.



Joonis 1: Programmi juhtimine

Programmi koostamise ja elluviimise eest vastutab **transpordi asekantsler**[2].

Programmi rakendatakse läbi kahe meetme: Liikuvuse korraldamine ja Kvaliteetne ja ohutu taristu, millest mõlemat rakendatakse kahe programmi tegevuse kaudu. Meetmete ja programmi tegevuste täpsemad kirjeldused ja tulemusindikaatorid on toodud peatükkides 4 ja 5. Programmi jagunemine kaheks meetmeks tulenes MKMi transpordi tulemusvaldkonna teenuste ja tegevuste kaardistusest, kus teenused jagunevad üldistatult liikuvuse korraldamiseks ja transpordi taristu arendamiseks. Eesmärgiks oli leida parimal viisil tegelikkusega kooskõlas olev meetmete jaotus.

Liikuvuse korraldamise meetme eesmärgiks on liikuvusteenuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.

Kvaliteetse ja ohutu taristu meetme eesmärgiks on kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu kavandamine, arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.
Programmi koostamisel osalesid Transpordiamet (edaspidi ka TA), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi ka TTJA). Programmi rakendamisse on kaasatud kõik riigiettevõtted ja allasutused, kes panustavad oma tegevustega transpordi programmis kirjeldatud eesmärkidesse.
Programmi aluseks olevate strateegiliste dokumentide koostamisel on ulatuslikult konsulteeritud partneritega nii teistest avaliku sektori organisatsioonidest kui ka era- ja mittetulundussektorist.

TAKiga kavandatud tegevused lõppesid 2020. aastal, kuid transpordi programmi koostamisel on oluline silmas pidada pikemat perspektiivi kui seda TAK katab. Pärast TLAK kinnitamist koostatakse uus programm aastateks 2022–2025.

Programmi koostamisel tagatakse eesmärkide ja tegevuste kooskõla riigi strateegiliste

[2]Programmijuhi vastutus on järgmine:
-Vastutab programmi koostamise, parendamise, aruandluse korraldamise ja eesmärkide täitmise eest.
-Vastavalt TUV arengukava suundadele Valitsuse tegevuskavale ja ministri suunistele, kujundab ja täiendab programmi vahetulemused ning seab mõõdikud 4-ks aastaks.
-Vastutab RES materjalide valmimise eest oma programmi osas. RES materjalid on tulemusaruanne, programmi eelnõu, lisataotlused.
-Koostöös finantsosakonnaga ja teenuse juhtidega planeerib programmi eelarve (kululae piires) 4ks aastaks,
-Suunab teenuste efektiivsemat juhtimist koostöös asutuste ja teenuste omanikega.
-Teeb vajadusel ettepaneku muuta TUV arengukava.

arengudokumentidega, mis kehtivad programmi tegevuste ja eelarve kinnitamisel, sealhulgas arvestatakse horisontaalsetest arengustrateegiatest tulenevate riigi säästva arengu ja konkurentsivõime eesmärkidega (vt allolevas nimekirjas toodud arengukavadest).

Programmil on otsesed seosed keskkonna, energeetika, ettevõtluse ja innovatsiooni ning teiste tulemusvaldkondade, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja programmidega, mille eesmärkide täitmist see mõjutab, näiteks:

- Kliimapoliitika põhialused aastani 2050[3];
- Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030[4];
- Eesti julgeolekupoliitika alused[5];
- Eesti spordipoliitika põhialused aastani 2030[6];
- Kultuuripoliitika põhialused aastani 2020[7];
- Eesti Euroopa Liidu poliitika[8];
- Eesti 2035+ strateegia[9];
- Energiamajanduse arengukava aastani 2030[10];
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030[11];
- Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030[12];
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“[13];
- Maakonnaplaneeringud 2030+;
- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030[14];
- Kinnitamisel „Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse arengukava 2021–2035“[15];
- Heaolu arengukava 2016–2023[16];
- Eesti infoühiskonna (uuendatud) arengukava 2020[17];
- Metsanduse arengukava aastateks 2021–2030[18];
- Rahvastiku tervise arengukava 2020–2030[19];
- Siseturvalisuse arengukavaga 2020–2030[20];
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“[21];
- Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“[22];
- Haridus- ja Teadusministeeriumi elukestva õppe strateegia 2020[23];
- Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia[24];
- Eesti Merestrateegia[25];
- Avalike teenuste korraldamise rohelise raamat[26];
- Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020–2030[27];
- Riiklik Lennundusohutusprogramm[28];
- Liiklusohutusprogramm 2016–2025[29];
- Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024[30];

[3] https://www.envir.ee/sites/default/files/kpp_2050.pdf
[4] https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf
[5] https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3060/6201/7002/395XIII_RK_o_Lisa.pdf#
[6] https://www.riigiteataja.ee/akt/320022015002
[7] https://www.kul.ee/sites/kulminn/files/kultuur2020.pdf
[8] https://www.riigikantselei.ee/et/valitsuse-toetamine/euroopa-liit/eesti-euroopa-liidu-poliitika-ja-selle-eesmargid
[9] https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035
[10] https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030.pdf
[11] https://www.envir.ee/sites/default/files/kliimamuutustega_kohanemise_arengukava_aastani_2030_0.pdf
[12] https://www.agri.ee/et/pollumajanduse-ja-kalanduse-valdkonna-arengukava-aastani-2030
[13] https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf
[14] https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1279/3848/12793882.pdf
[15] https://www.hm.ee/et/TAIE-2035
[16] https://www.sm.ee/et/heaolu-arengukava-2016-2023
[17] https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/infouhiskond
[18] https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/metsandus/metsanduse-arengukava-aastateks-2021-2030
[19] https://www.sm.ee/et/rahvastiku-tervise-arengukava-2020-2030
[20] https://www.siseministeerium.ee/et/STAK2030
[21] https://www.riigikantselei.ee/et/saastev-areng
[22] https://www.riigikantselei.ee/et/konkurentsivoime-kava-eesti-2020
[23] https://www.hm.ee/et/elukestva-oppe-strateegia-2020
[24] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML
[25] https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/merekeskkonna-kaitse/merestrateegia
[26] https://www.mkm.ee/sites/default/files/avalike_teenuste_korraldamise_roheline_raamat.pdf
[27] https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/valisohukaitse/ohusaasteainete-vahendamise-programm
[28] https://www.ecaa.ee/sites/default/files/tabelid%2C%20raportid/riiklik_lennundusohutusprogramm_ssp.pdf
[29] https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025
[30] https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteeinfrastruktuuri_arendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf

- Riigiteede teehoiukava 2020–2030[31];
- Eesti merenduspoliitika 2012–2020[32].

Programm on seotud järgmiste horisontaalsete teemadega:

- kliima ja keskkond (eelkõige negatiivsete transpordi keskkonnamõjude vähendamisele suunatud tegevustega);
- võrdsed võimalused (aidates kaasa sotsiaalmajanduslike võrdsete võimaluste tagamisele (nt võimalused tööle, kooli saada olenemata, kas elatakse linnas või maal), seda eelkõige liikuvuskorralduse meetmete kaudu);
- infoühiskond (leides parimaid viise, kuidas aidata kaasa nutikate transpordisüsteemide kasutuselevõtule Eesti transpordisektoris);
- regionaalareng (eelkõige aidates kaasa hajaasustuses liikuvuskorraldusele ning võimaldades kasvatada eksporti ja investeeringuid);
- riigivalitsemise areng (programm ning selle koostamisprotsess toetab valdkonna horisontaalset planeerimist ja koordineerimist, s.h suureneb vajadus võrgustikutööks ja kogukonnakeskseks lähenemiseks transpordi valdkonna korraldamisel ja väljakutsete lahendamisel halduse erinevatel tasanditel).

Programmi täitmise (tulemusvaldkonna) tulemusaruanne[33] koostatakse korra aastas, mil toimub andmete jooksev ülevaatamine, et vajadusel asjakohaseid muutusi teha, ning esitatakse Rahandusministeeriumile iga aasta 1. aprilliks. Transpordi programmi tulemusaruanne esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtkonnale (majandus- ja taristuministrile, kantslerile ja transpordi asekantslerile) teadmiseks. Programmi tulemusaruandlust toetab valdkonna arengukava juhtkomisjon. Programmi seire on aluseks potentsiaalseteks programmi muudatusteks.

2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja eelarve

2.1 Programmi eesmärk

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.

2.2 Programmi üldised mõjumõõdikud

Transpordi tulemusvaldkonna mõjumõõdik tulenevalt programmi eesmärkidest on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks. Sellele lisanduvad programmi üldised mõjumõõdikud (vt Tabel 1).

Tulenevalt transpordi programmi eesmärkidest on programmil kaks meedet – **liikuvuse korraldamine** ning **kvaliteetne ja ohutu taristu**.

Tabel 1. Programmi mõõdikud

Mõõdik	Trend	Vahetase 2019	2020 seis*	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Transpordisüsteemi kasutajate **rahulolu indeks**[34] (TUV tasandil), algtase 2018	↗	55,7	⩾ 55,76	⩾55,76	⩾55,76	⩾56	⩾56
Liiklussurmade vähenemine, 3 viimase aasta keskmine	↘	66,67 (TA 55,67	57 (ainult	55 (ainult	52 (ainult	⩽50 (ainult	⩽48 (ainult

[31] https://www.mnt.ee/et/tee/teehoiukava-aastateks-2020-2030

[32] https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf

[33] Tulemusaruanne koostatakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 a määrusega nr 117 „**Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord**“: https://www.riigiteataja.ee/akt/123122019005

[34] http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf (2018.a muutus andmete kogumise ja hindamise süsteem, vt lk 213 p 2.01-2.08)

hukkunute arv (raudteel[35] ja maanteel[36]), algtase 2015-2017		ja RDT 11)	TA50)	TA48)	TA46)	TA44)	TA42)
Transpordisektori energiakulu[37] (tuhat TJ) väheneb või jääb samaks võrreldes 2012.aastaga, algtase 2016	↘	34,8 tuhat TJ	⩽34 tuhat TJ	⩽34 tuhat TJ	⩽34 tuhat TJ	⩽33,5 tuhat TJ	⩽33,9 tuhat TJ
Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12,0%, algtase 2017[38]	↘	11,6% (2018)	12,0%	12,0%	12,0%	⩽12,0%	⩽12,0%

** 2020.a andmed saavad suures osas teatavaks märtsis-aprillis 2021, mõnel juhul hiljem*

Programmi rakendamise mõjuindikaatoriks tulemusvaldkonna tasemel on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks[39]. Kuni 2018. aastani mõõtis indeks kasutajate poolt nelja transpordisüsteemi valdkonna (teed, raudteed, sadamad ja lennujaamad) kvaliteedile seitsme punkti skaalal antud hinnete keskmist. TAKi 2020. aasta sihttase (4,8) oli 2017. aasta lõpu seisuga saavutatud (4,875).

2018. aastal muutis *World Economic Forum* (WEF) indeksi mõõtmise sisu, mistõttu mõõdab indeks edaspidi kasutajate poolt kaheksale transpordi kvaliteedinäitajale (maanteede ühendused, maanteede kvaliteet, raudteede tihedus[40], rongiteenuste efektiivsus, lennuühendused, õhutranspordi teenuste efektiivsus, liinilaevade ühendused, meresadamate teenuste efektiivsus) 100 punkti skaalal[41] antud hinnete keskmist. 2018. aasta Eesti saavutustase oli 55,76 ning 2019. aastal ainult 55,7. Programmi raames on tinglikult 2024. aasta sihttasemeks seatud 56. Uue arengukava koostamise raames lepitakse kokku transpordi taristu ja teenuste arengu kiirus ning sihttase aastaks 2035. Antud rahvusvaheline indeks ei peegelda piisavalt hästi Eesti transpordi taristu ja teenuste olukorda. Seetõttu on kavas transpordi ja liikuvuse arengukava koostamise raames uus indikaator välja pakkuda.

Kuna taristu seisukord oli 2017. aastaks saavutanud suhteliselt hea taseme (7-pallisel hinnanguskaalal 4,875), on indeksi uuenenud mõõtmisviisi valguses eeldada rahuloluindeksi aeglasemalt tõusvat trendi edaspidi.

Programmi rakendamise mõjuindikaatorid on valitud selliselt, et need aitaksid liikuvuspoliitikat transpordiliikide üleselt kujundada ning seirata. Täpsemad mõõdikud on kirjeldatud meetmete ja programmi tegevuste tasandil.

Liiklussurmade vähenemine: saame mõõta tervikuna liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste tulemuslikkust. Liiklussurmade vähenemine töötab nn nullvisiooni saavutamise nimel ehk eesmärgi laiem mõte on viia liiklussurmade arv nii madalaks kui võimalik, ideaalis nullini.

Transpordisektori energiakulu väheneb või jääb samaks võrreldes 2012. aastaga: energiakulu on koondindikaator, mis ühtlasi aitab mõõta kui efektiivselt transport korraldatud on (s.h sõidukipargi ökonoomsust, optimaalse liikumisviisi valikut ehk ühistranspordiga sõita on efektiivsem jne) ning ka transpordisüsteemi säästlikkust. 2020+ perspektiivis muutub keskkonnahoid aina olulisemaks osaks transpordipoliitikas, mida aitab seirata programmi ülevaates transpordi energiakulu.

Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12%: transpordile kuluv osa leibkonna eelarvest näitab, kui ligipääsetav on transpordisüsteem. Kui transpordikulude osakaal kasvab liiga suureks, siis see näitab, et ühistransport ei vasta inimeste vajadustele või maksupoliitika soosib liialt isiklike sõiduautode kasutamist, mis kajastub leibkonna kuludes. Eesmärgiks on transpordikulude osakaalu optimaalsena hoidmine, mis näitab liikuvuskorralduse efektiivsust ning teisalt ka süsteemi ligipääsetavust.

[35] https://www.ttja.ee/et/valdkonnad/onnetused-ja-statistika/statistika ja https://www.ttja.ee/et/ettevottele-organisatsioonile/raudteeohutus-onnetuste-statitistika/onnetuste-statistika, TTJA
[36] https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika
[37] Eurostat andmebaas: Simplified energy balances – *annual data*
[38] Eurostat tabel
[39] http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf
[40] raudteede kilomeetreid ruutkilomeetri kohta
[41] Hinded on skaalal 0-100, kus 100 tähistab optimaalset olukorda ehk „piiri", allikas: *The Global Competitiveness Report 2018*, lk 213

2.3 Programmi eelarve*

Tabel 2: Transpordi programmi eelarve 2021-2024

Eelarve jaotus	2021	2022	2023	2024
Kulud	352 748 868	352 051 669	662 527 726	704 308 497
sh välistoetused ja kaasrahastus	87 499 018	142 718 646	453 155 854	494 902 594
investeeringud	222 427 514	181 041 768	117 391 266	114 782 500
sh välistoetused ja kaasrahastus	45 982 449	38 559 267	1 983 765	0
Mitterahalised kulud	119 413 829	111 949 909	104 029 423	94 107 784
Programmi eelarve kokku	**694 590 211**	**645 043 346**	**883 948 415**	**913 198 781**

**Programmi meetme 1 tegevuses 1.2. „Liiklusvahendid ja juhid" kajastuvad muuhulgas MKMi Ohutusjuurdluskeskuse[42] kulud*

3. Olukorra lühianalüüs

3.1 Liikuvus

Lahendamist vajab parem integreeritus erinevate liikumisviiside ja liinide vahel, et tagada ühistranspordi või muu säästva liikumisviisi eelistamine autole:

- reisirongide väljumiste tihendamine;
- hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste ühistranspordi teeninduskvaliteedi parandamine;
- erinevate ühistranspordiliikide parem koostoime.

Kuni 2018. aasta 1. jaanuarini korraldasid maakonnaliinidel ühistransporti (veetransport ja bussivedu) maavalitsused ja kaugliinidel Maanteeamet, rahvusvahelist bussitransporti ning regionaalset lennu- ja veetransporti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Pärast maavalitsuste tegevuse lõpetamist võttis ülesanded üle **Maanteeamet** (kuni 31.12.20), kes asus korraldama transporti maakonnaliinidel ning regionaalset lennu- ja veetransporti. Maakonna- ja kaugliinidel korraldatakse ühistransporti vedajaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel ja kommertspõhimõtetel (vedaja initsiatiivil ja äririskil). Valla- või linnaliine korraldab kohaliku omavalitsuse üksus.

Ühistranspordi (s.o bussi-, parvlaeva- ja riigisiseste lendude korraldamise eest vastutab Transpordiamet) korraldamise keskne koondumine ühte asutusse aitab paremini kaasa integreeritusele erinevate liikumisviiside ja liinide vahel ning paremate infosüsteemide (s.h reaalaja) ja ühtsete piletisüsteemide arendamisele ja efektiivsemale liikuvuse korraldamisele.

Eestis on viis **veeliikluse kaugliini**: mandri ja Saaremaa (Muhumaa) vahel (Virtsu-Kuivastu laevaliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Rohuküla-Heltermaa laevaliin), Saaremaa ja Hiiumaa vahel (Sõru-Triigi laevaliin), mandri ja Ruhnu vahel (Ringsu-Munalaid, Ringsu-Pärnu laevaliinid). **Maakonnasisesteks veeliikluse liinideks** on ühendused mandri ja Kihnu ning Manija saare vahel (, Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid laevaliinid), mandri ja Vormsi saare vahel (Rohuküla-Sviby laevaliin), mandri ja Piirissaare vahel (Laaksaare–Piirissaare laevaliin), ning Saaremaa ja Ruhnu vahel (Ringsu-Roomassaare parvlaevaliin).

[42] Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on spetsiifilist ülesannet täitev MKM struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel **sõltumatu**. Tugiteenused OJK tööks tagab MKM. OJK põhiülesandeks on lennuõnnetuse, tõsise lennuintsidendi, lennuintsidendi, laevaõnnetuse, raudteeliiklusõnnetuse ja raudteeintsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutusalaste soovituste või ettepanekute tegemine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus liiklusohutuse suurendamiseks. OJK-l puudub poliitikakujunduslik funktsioon. Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse printsiipi, on OJK MKM tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ja majandus- ja taristuministri ees.

Reisijate arv sadamates oli 2019.a üle 2,6 miljoni reisija. Laevareisijate arvu kasvu prognoos on 4-5% aastas. Dotatsioonivajadus veeliikluse maakonnasisestel ja kaugliinidel oli 2019. aastal 22 447 475 eurot, mille vajadus tõenäoliselt kasvab iga-aastaselt. 2020. aastal eraldati toetust summas 23 832 000 eurot.

Tabel 3: Reisijate arv regionaalsetes sadamates

SÕITJATE ARV[43]								
Parvlaevad	2017	2018	2019	*2020***	*2021**	*2022**	*2023**	*2024**
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa	2 236 245	2 300 806	2 395 871	1 975 868				
Sõru-Triigi	36 977	43 548	42 330	40 477				
Ruhnu	8 362	6 535	6 923	7 504				
Vormsi	66 936	66 443	68 313	64 712				
Kihnu	72 462	74 854	80 250	69 944				
Piirissaare	8 726	9 336	9068	9 177				
KOKKU	2 429 708	2 501 522	2 602 755	2 167 682	*2 536 188*	*2 662 997*	*2 796 147*	*2 852 070*
Muutus,%		3%	4%	-17%	*17%*	*5%*	*5%*	*2%*
Riigi toetus (eurodes)		21 941 143	22 447 475	*23 832 000*	*23 663 000*	*23 872 000*	*23 872 000*	*23 872 000*

**Prognoos*

***2020.aasta info on hinnanguline (numbrid piletimüügisüsteemidest ja toetuse maksumus on eelduslik)*

Eestis on kolm lennuliikluse **kaugliini**: mandri ja Saaremaa vahel (Kuressaare-Tallinna lennuliin), mandri ja Hiiumaa vahel (Kärdla-Tallinna lennuliin) ning mandri (Pärnu) ja Ruhnu vahel (seotud maakonnaliiniga Ruhnu, Kuressaare ja täiendavalt Pärnu vahel). Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 30.05.2024. Saaremaa liini teenindab alates 21.12.2020 uus vedaja NyxAir OÜ.

Maakonnasisesteks lennuühendusteks on lennuliin Saaremaa (Kuressaare) ja Ruhnu vahel. Pärnu-Ruhnu vedaja on Diamond Sky OÜ, Ruhnu ja Kuressaare vahelist ühendust teenindab lennuk üksnes talvisel perioodil 01. oktoobrist – 30. aprillini, vedajaks on Diamond Sky OÜ avaliku teenindamise lepingu alusel kehtivusega 30.09.2024. Kihnu ja Pärnu vaheline ühendus ei ole regulaarliin.[44]

Lennureisijate arv regionaalsetes lennujaamades oli 2020. aastal hinnanguliselt 24 863. Regionaallennuliikluse tagamiseks eraldati 2020. a dotatsiooni 4 773 000 eurot, mille vajadus tulevikus tõenäoliselt kasvab juba seoses 2 lisanduva lennuki liinile toomisega.

Tabel 4: Lennureisijate arv

SÕITJATE ARV[45]								
Lennuk	2017	2018	2019	*2020*	*2021**	*2022**	*2023**	*2024**
Kärdla	8 566	9 604	10 946	8611				
Kuressaare	15 958	18 101	20 073	15490				
Ruhnu	1 326	1 362	1431	762				
KOKKU	25 850	29 067	32 450	24863	*32 322*	*33 938*	*34 956*	*35 655*
Muutus,%		12%	11%	-23%	*30%*	*5%*	*3%*	*2%*
Riigi toetus (eurodes)		2 671 894	2 975 559	2 938 707	*4 966 000*	*5 733 000*	*5 733 000*	*5 733 000*

**Prognoos*

[43] Allikas: Maanteeameti ühistranspordi korraldamise osakond

[44] Lennud Kihnu-Pärnu vahel võivad erandkorras toimuda vaid ajal, kui parvlaevaühendus Kihnu saarega on veeliikluses ilmnenud takistuste tõttu peatunud.

[45] Allikas: Transpordiameti ühistranspordi korraldamisega seotud osakond, MKM eelarveosakond

Riigi toetus	2018	2019	*2020***	*2021**	*2022**	*2023**	*2024**
Lennunduses ja merenduses kokku	24 613 037	25 423 034	*26 770 707*	*28 629 000*	*29 605 000*	*29 605 000*	*29 605 000*

**Prognoos*
***Eraldatud*

Reisijatevedu raudteel korraldab MKM, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingu AS-iga Eesti Liinirongid (Elron). Seoses uute reisirongide soetamisega ning raudteetaristu rekonstrueerimisega on 2019. a reisijate arv raudteel tõusnud ligi 8,3 miljoni reisijani aastas. Raudteeveo-ettevõtja on seadnud eesmärgiks pakkuda Eesti tingimustele vastavat innovatiivset, kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasõbralikku ühistransporditeenust, mis on hea valik maanteetranspordi (auto või bussi) asemel. 2019. aastal oli riigisisese reisijateveo maht ligi 5,58 miljonit rong/kilomeetrit. Kulud liiniveo korraldamiseks olid ligi 46,3 mln eurot, sh tulud riigi sihtfinantseeringuna ligi 27,7 mln eurot ja piletitulud liiniveo korraldamisest ca 18,6 mln eurot. Riiklik toetus liiniveo korraldamiseks oli 6,4 mln eurot (27,7-st miljonist). Järgnevatel aastatel arvestatakse ca 3-4% muutuvkulude (kütus, rongide hooldus) kasvuga, mida on võimalik katta suuremast reisijate arvust tuleneva täiendava piletituluga. Alates 2019. aasta detsembrist pikenesid Tallinn-Riisipere rongiliinid Turbani, millega kaasnes samuti täiendav avaliku liiniveo toetuse vajadus. 2021. aastal suureneb Elroni poolt tasutav raudteeinfrastruktuuri kasutustasu Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuril ca 1,2 miljoni euro võrra, kuna kasutustasu arvestusse lisanduvad Lelle-Türi raudteelõigu remondikulud.

Tabel 5:

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL[46]										
Sõitjad (tuhat)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	***2020****	***2021****	***2022****	***2023****	***2024****
Kokku	6 585	6 920.0	7 433.0	7 759.1	8 373.1	*6 160*				
Riigi toetus (eurodes)	22 759 300	22 993 000	22 713 300	29 157 300	27 656 200	31 064 000	*29 831 232*	*29 599 040*	*29 626 645*	*29 626 645*

**Prognoos*

TAK meede 5.1 nägi ette alates 2014. aastast tihedama ja kiirema sõidugraafiku eesmärgiga vähendada suuremate keskuste vahelist aegruumilist vahemaad, pakkuda mugavat liikumisvõimalust ning vähendada autokasutuse osakaalu. Sõidugraafikut on igal aastal tihendatud ja tihendatakse edaspidi veelgi vastavalt sellele, kuidas suureneb reisijate arv. Rongireisijate arvu sihttase aastal 2020 on 8,832 miljonit. Edaspidiseks sõidugraafiku tihendamiseks on vajalik soetada vähemalt 6 uut 4-vagunilist kahesüsteemset elektrirongi, mis hakkavad opereerima Tallinn-Tartu ja muudel suurema täituvusega rongiliinidel.

Reisijatevedu riigieelarvest toetatud maakonnabussiliinidel (sh tasuta liinid) on kasvanud seoses graafikute tihendamise ja tasuta ühistransporditeenuse pakkumisega. 2019. oli dotatsiooni eelarve 45 098 000 eurot, 2020.a dotatsiooni eelarve maakondlikus bussiliikluses oli 49 198 000 eurot. Ja järgnevatel aastatel kasvab vajadus veelgi ehk 2021. aastal lisaks 0,98 mln eurot, 2022. aastal 3,6 mln eurot. Sõitjate arv tõusis 2018 vs 2017 11% ja 2019 vs 2018 15%. Seoses tasuta ühistranspordiga maakonnaliinidel on prognoositud sõitude arvu kasvu ca 10-20% aastas. Edaspidi prognoositakse sõitjate arvu kasvu 2-5% aastas. 2020. aastal sõitjate arv maakondlikel bussiliinidel langes seoses Covid-19.

[46] Allikas: Statistikaameti tabel TS1421

Tabel 6:

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL[47]								
Aastad	**2017**	**2018**	**2019**	***2020*****	***2021****	***2022****	***2023****	***2024****
Sõitjaid kokku	19 041 800	19 539 415	22 492 805	*17 679 285*	*21 860 368*	*23 053 386*	*25 055 521*	*27 097 742*
Riigi toetus (eurodes)	21 899 000	31 421 708	43 601 393	*47 384 017*	*50 174 000*	*49 198 000*	*49 198 000*	*49 198 000*

**Prognoos*
***2020. aasta info on hinnanguline (numbrid piletimüügisüsteemidest ja toetuse maksumus on eelduslik)*

Ühistranspordikeskuste väljakutsed on eelkõige seotud tasuta ühistranspordiga kaasneva suurenenud reisijate nõudlusele vastava teenuse osutamise tagamisega. Lisaks tuleb ühistranspordikeskustel enam tähelepanu pöörata ühistranspordi liinivõrgule ning konkurentsivõimele, et tagada inimestele mõistlikud liikumisvõimalused ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile. Sealhulgas läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti, kus mõistlik. Suurimad väljakutsed on seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades elavate inimeste kulutõhusa liikuvuse korraldamisega ning vajaduspõhise liinivõrguga. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ühistransporditeenuse pakkumise.

3.2 Taristu

Lahendamist vajavad väljakutsed:

- liiklusohutuse suurendamine maismaal ja veeteedel läbi taristu parendamise;
- raudteetaristu arendamine rongide teenindustiheduse ja kiiruste tõstmiseks, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine ja rahastamine;
- raudtee elektrifitseerimine ja muu ühistranspordi keskkonnasõbralikkuse võimaldamine;
- riigiteede seisundi parendamine ja remondivõla vähendamine, efektiivsem majandamine;
- 2+2 põhimaanteede ehitus ja rahastamine;
- arvestatava kasutusega kruusateedele katete ehitamine aastaks 2030;
- regionaalsete sadamate ja lennujaamade taristu parendamine
- jalgrattateede võrgustiku arendamine suuremates linnades.

Raudteetaristu

Raudteetaristu probleemkohtadeks on ammendunud läbilaskevõime Balti jaamas ja Pääsküla-Keila raudteelõigul (mõlemal juhul üksnes tipptundidel). Vähese kasutatavusega liinidel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). Kaubaveoprognoosid 2020–2022 perioodiks näitavad osade kaubagruppide lõikes stabiilsuse saavutamist, kuid ülejäänud kaubagrupid (nt naftasaadused, põlevkivi) jätkavad endiselt langustrendis, seevastu reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. AS-i Eesti Liinirongid andmetel kasvab EVR-i infrastruktuuril reisijatevedu keskmiselt ca 4% aastas. EVR hinnangul luuakse 2018–2022 perioodil suuremate investeerimisprojektide teostamisel (Tallinn-Balti jaama laiendamine, kiiruste tõstmine Tartu ja Narva suunal, reisijate liikumisviiside ühendamine jne) potentsiaal täiendavaks reisijatevedude kasvuks. Reisijate arvu kasvatamise üheks eelduseks on ka investeeringud raudteeinfrastruktuuri, tõstes seeläbi rongide lubatud piirkiirusi.

Aastatel 2021-2024 on kõige olulisemateks projektideks liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel ning kontaktvõrgu ehitamine Tallinn-Tartu lõigul.

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS raudteeinfrastruktuuril on kehvas seisus Tallinn-Väike-Liiva ja Rapla-Lelle raudteelõigud.

Rail Balticu (RB) maakonnaplaneeringud Harju-, Rapla- ja Pärnumaal kehtestati riigihalduse ministri

[47] MKM eelarveosakond

otsusega 2018. aasta veebruaris, millega pandi paika raudtee kuni 350 m laiune trassikoridor. Koos maakonnaplaneeringute protsessiga viidi läbi ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) keskkonnamõjude hindamise (KMH) täpsusastmes. Samuti valmis 2018. aasta sügisel RB eelprojekt, mis lähtub maakonnaplaneeringuga paika pandust ning täpsustab konkreetseid lahendusi (raudtee, sillad, viaduktid, elektrivarustus, juurdepääsud jne). 2019. aastal alustati raudtee põhiprojekti ja KMH-de koostamisega. 2018. aasta suvest on tegeletud ka maade omandamisega eelprojekti ja põhiprojekti krundijaotuskavade alusel. Kokku on RB tarbeks vaja omandada ca 700 era- ja ca 100 kohaliku omavalitsuse omandis olevat maatükki. Kogu trass kulgeb ligi 20% ulatuses riigimaadel.

Õnnetusjuhtumeid raudteel toimus Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti andmetel[48] 2019. aastal kokku 17, neist 6 olid maanteesõiduki ja rongi kokkupõrked ning 11 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Positiivse poole pealt saab välja tuua, et ülesõidukohtadel 2019. aastal ühtegi inimest ei hukkunud, kuid samas on suurenenud otsasõidud jalakäijatele. Õnnetuste peamisteks põhjusteks olid liiklejate tähelepanematus, hiline reageerimine ning raudteel viibimine selleks mitteettenähtud kohas. Õnnetuste põhjuste analüüs näitab, et ohtlike olukordade ja traagiliste tagajärgede vältimiseks peavad ennekõike liiklejad oma liikluskäitumist parendama ning teadvustama, et raudtee on kõrgendatud riskiga piirkond. Inimvigade vähendamist tuleb tagada süsteemi ja tehnika parendamisega ning panustada liiklejate teadlikkuse suurendamisse, mis viiks soovitud liikluskäitumiseni raudtee ületusel.

Järelevalve eesmärgiks raudteedel on, et ettevõtjad tagaksid süsteemselt raudteesektori ohutu toimimise ja omavahelise koostoimimise, kehtivate, nii EL kui riiklike, nõuete asjakohase rakendamise ning maandatud on raudteesüsteemist lähtuvad võimalikud riskid ja ohud keskkonnale ning kolmandatele osapooltele.

Riigiteede taristu

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

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

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

Alates 1995. aastast on riigiteedel mõõdetud teekatete tasasust[49] (IRI – *International Roughness Index*) ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Suurema liiklusega teedel on ebatasased katted ümber ehitatud ja nendel teedel teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti[50] (enamus põhimaanteedel). Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI väärtus on aastatel 2008–2019 paranenud teekatete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ette nähtud rahaliste vahendite taseme säilimise ja remondiobjektide otstarbeka planeerimise tulemusena. Põhimaanteede keskmise tasasusega võib rahule jääda. Tugi- ja kõrvalmaanteede ebatasasus on siiski liialt kõrge, mistõttu teedel liikudes on sõidumugavus väiksem ja kulutused suuremad.

Tabel 7: Mõõdik kirjeldab erinevate seisukordade (kvaliteedi) osakaalu kattega riigimaanteedel:

Aasta / Seisukord	Teekatte seisukord (osakaal)*			
	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb

[48] https://www.ttja.ee/et/valdkonnad/onnetused-ja-statistika/statistika

[49] IRI (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus.

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

Algtase 2012	19%	22%	27%	32%
Vahetase 2017	25%	26%	25%	25%
Lõpptase 2020	**29%**	**29%**	**23%**	**19%**
Oodatav sihttase 2020 (TAK)	20%	35%	28%	17%
Prognoos 2024	**30%**	**30%**	**22%**	**18%**

Allikas: Transpordiamet

Selleks, et halvas seisus teede osakaal väheneks, peab teedevõrgu säilitamise meetmeteks ja remondivõla likvideerimiseks teehoiuks ettenähtud vahendite mahtu suurendama.

Liiklusohutuse üldine olukord maanteedel ja tänavatel on alates 2009. aastast vähehaaval paranenud. Sellest ajast alates toimub aastas keskmiselt 1414 inimkannatanuga liiklusõnnetust. Kolme aasta keskmine hukkunute arv on alates 2009 aastast märkimisväärselt vähenenud, perioodil 2009-2011 hukkus 92 ja perioodil 2018-2020 62inimest. Paaril viimasel kolmeaastasel perioodil on toimunud hukkunute arvu pidev vähenemine, aga vähenemise tempo on jäänud stabiilseks. Märgatavalt kasvas hukkunute arv vaid vaatlusalusel aja viimase kolme aasta keskmisena perioodil 2018-2020, võrreldes perioodiga 2016–2018 hukkus siis neli inimest rohkem.[51] Sarnase metoodika järgi arvestatud raskete vigastatute üldandmed on kasutatavad aastast 2015. Sellel perioodil oli raskelt vigastatuid[52] 407-429. Vaid aastal 2019 oli raskelt vigastatuid oluliselt vähem, kokku 356. Raskete vigastuste kohta väljastatakse liiklusohutusalaseks tegevuseks vaid üldandmeid, mistõttu ei ole nende muutuse ja liiklusohutuse olukorra seose kohta võimalik sisulisi hinnanguid anda. 2017.a kinnitatud liiklusohutusprogrammiga (2016–2025) määratakse järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Liiklusohutusprogramm[53] läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas.

Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette tegevused, mis on seotud sõiduki turvalisuse, tööga seotud sõidukite ohutusega ning täisautomaatsete sõidukite kasutuselevõtuga.

Suuremat tähelepanu liiklusohutuse valdkonnas vajavad[54] järgmised teemad: kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus); lapsed ja vanurid; sõitjad; noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid; sõiduki juhtimine joobeseisundis; liiklusõnnetuste raskusaste; linnaliiklus; pimeda aja liiklus; talvine liiklus.

Veeteede taristu

Riigile kuuluv äriühingu AS Saarte Liinid haldab kaheksateist sadamat: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Roomassaare, Ringsu, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Abruka, Papissaare, Vikati, Naissaare, Laaksaare ja Piirissaare. **Parvlaevu** teenindavad neist kaksteist: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Piirissaare ja Laaksaare. **Väiksemaid liinilaevu**, mis tagavad väikesaarte elanikele ühenduse suuremate saarte ja mandriga, teenindavad Roomassaare, Ringsu, Abruka, Naissaare, Papissaare ja Vikati sadamad. **Kaubalaevu teenindavad** põhiliselt Roomassaare, Virtsu, Rohuküla ja Heltermaa sadamad.

AS-i Saarte Liinid põhiülesandeks on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine, eelkõige liinilaevaühenduste pidamise võimaluste kindlustamine mandri ja asustatud saarte vahel. Enamus sadamatest asub seejuures rannikumeres ning madalad veeolud, liikuvad setted ja vahelduv ilmastik loovad iga sadama asukohale oma eripära ning tehnilised nõudmised. Ohutuse tagamise seisukohalt teevad muret **kaitserajatiste nagu lainemurdjate või muulide ning kaldarampide osaline puudumine Rohuküla, Sviby, Ruhnu ja Vikati sadamates**. Muus osas on sadamate hetkeolukord väga hea, välja arvatud

[51] https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika
[52] Vigastuste raskusastme hindamisel loetakse raskelt vigastatuks isik, kes pidi liiklusõnnetuse tagajärjel viibima haiglaravil 24h või rohkem.
[53] https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025
[54] Vastavalt Liiklusohutusprogrammile 2016-2025

lõpetamata tööd programmperioodi 2014-2020 Ühtekuuluvusfondi projekti raames Rohuküla ja Heltermaa sadamates (rajamata on uute parvlaevade teised kaikohad).

Ohutusalaseid ülevaatusi viib sadamates läbi Transpordiamet. Ülevaatused hõlmavad endas sadamapidajalt sadamaregistrile esitatud andmete järelevalvet, sadamaeeskirja vastavust Sadamaseadusele, ehitustegevus sh veeteedel süvendustööd ja navigatsioonimärgistus projektide olemasolu. Turvalisuse ülevaatustel kontrollitakse sadama ja sadamarajatiste vastavust rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksile (ISP) sadamaseadusele ja turvalisusega seotud EL määrustele ja direktiividele.

Eesti rannikumere üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 527 km ja laevatatavate sisevete üldkasutatavate laevateede pikkuseks on 444 km ning neile lisandub rannikumere ja sisevete sadamate sissesõiduteid 165 km. Soome lahe rahvusvahelise liikluseraldusskeemi, mis läbib Eesti majandusvööndit, pikkuseks on 423 km.

Eesti mereala ja laevatatavad siseveed on tähistatud 1522 navigatsioonimärgiga, millest 776 haldab Transpordiamet ja 746 haldavad sadamad kokku. Transpordiameti hallatavad navigatsioonimärgid jagunevad omakorda 133 püsimärgiks ja 643 ujuvmärgiks ning sadamatel on vastavalt 180 püsimärki ja 566 ujuvmärki.

Transpordiamet haldab kahte sadamat: Hundipea sadam ja Väike-Turu sadam Tartus, kus paiknevad VA laevad (jäämurdjad, poi- ja mõõdistuslaevad).

Eesti jäämurdevõimsus[55] põhineb jäämurdjal Tarmo (ehitatud 1963), mitmeotstarbelisel laeval EVA 316 (ehitatud 1980) ning multifunktsionaalsel jäämurdjal Botnica (ehitatud 1998) ja vajadusel Pärnu lahel lisavõimsuse tõstmiseks varujäämurdjal. Jäämurdetööde korraldajaks on Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistus, mille juht määrab piirkonniti jäämurdetööde perioodi alguse ja lõpu vastavalt jääoludele. Vajalikud kulud planeeritakse iga-aastaselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala eelarves.

Ohutu veeliikluse aluseks on tehniliselt korras laevad, kvalifitseeritud laevapered, õigeaegne navigatsiooniteave ning hooldatud ja tõrgeteta töötav veeteede taristu. Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistus loob tingimused ohutuks veeliikluseks tehes riiklikku järelevalvet nii rahvusvaheliste kui siseriiklike nõuete täitmise üle. Järelevalve käigus kontrollitakse veesõidukite vastavust ohutusnõuetele, meremeeste nõuetekohast väljaõpet ning auditeeritakse reederite meresõiduohutuse korraldamise süsteeme. Veetee taristu korrashoid tähendab sadamate järelevalvet, navigatsioonimärgistuse haldamist ning samuti navigatsiooniteabe kogumist ja levitamist. Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistusejärelevalvetegevustes on järjest olulisemal kohal ennetav, nõustav ja teavitav roll, mis tõstab veeliiklejate ohutusalast teadlikkust, aitab ennetada laevaõnnetusi, tõstab tervikuna ohutuse taset ning panustab merenduse arengusse. Veeliiklejate käitumismudelit saab suunata merekultuuri arengu kaudu, mis on osa Eesti merenduspoliitikast, mille üheks elluviijaks on Transpordiameti merenduse ja veeteede teenistus.

Lennujaamad

Kui eelnevatel aastatel oli **Tallinna lennujaamas** peamine ülesanne tulla toime iga-aastaselt kasvavate mahtudega (s.o lendude arv ja reisijate arv) moel, kus kliendid on teenustega rahul, siis 2020.aasta Covid-19 pandeemia jättis oma jälje reisijate arvu vähenemisse ning taastumises on palju prognoosimatust. Reisijate teeninduse juures on ohutus ja turvalisus tagatud riigipoolse toe julgestus- ja päästetegevuste kaudu, mis aitab kaasa programmi tegevuse „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärkide saavutamisele. Samuti kasvavad tootlikkuse ning efektiivsuse näitajad.

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

Tähtsamad projektid: Ühtekuuluvusfondist toetatava Tallinna Lennujaama projekt, 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 nt 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 ASi Tallinna Lennujaam ühisprojekt – irdtorn [ingl.k *Remote Tower*] ja aeronavigatsiooniteenuse osutamine.

Tartu lennujaamas on peamine fookus efektiivsusel, sh katsetatakse irdtorni projekti Tartu lennujaama näitel. **Kuressaares** lisaks efektiivsusele toimub hooldeangaari ehitus ja lennuliiklusala rekonstrueerimise ettevalmistamine. **Kärdla lennujaama** osas on vastavalt Vabariigi Valitsuses heaks kiidetud täiendavate taristuinvesteeringute programmi (perioodiks 2018-2020) alusel kaasajastatud Kärdla lennuvälja raja asfaltkatet ning paigaldatud kaasaegsed aeronavigatsiooniseadmed.

Pärnu lennujaama osas otsustas Vabariigi Valitsus eraldada Pärnu lennujaama rekonstrueerimiseks kokku kuni 20 miljonit eurot. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisega toetatakse eelkõige turismi ja ühendusi lähinaabritega ning saartega. Rekonstrueerimistööde tellimine peatus 2019. aastal esitatud vaidlustuste tõttu ning jätkub 2020. aastal. Pärnu lennujaam on võimalik kasutusele võtta pärast rekonstrueerimistööde lõppu ja vajalikke sertifitseerimise toiminguid 2021. aastal. **Kihnu lennuväljale** ehitati kopteri maandumisplats (päästeoperatsioonideks). Kihnu lennuväljal regulaarseid lennuühendusi ei ole. **Ruhnu lennuraja** taristuga probleeme pole, ent lennuvälja kasutamist on aeg-ajalt takistanud saarel vabalt liikuvad veisekarjad.

Lennuõnnetustega seotud riskide vähendamine riiklikul tasemel saab alguse arenenud ohutusjuhtimisest lennundusettevõttes, kus töötajad teatavad ohutust mõjutavatest sündmustest teadlikult ja vabatahtlikult ning kus juhtumeid analüüsitakse süstemaatiliselt. Kõige keerulisem ja aeganõudvam (nii lennundusettevõttes kui riigis tervikuna) on parema ohutusalase suhtumise edendamine, mis osaliselt väljendub teavituskultuuris. Teatatud juhtumite arvust on näha, et teavitamiskultuur on lennundusettevõtetes paranemas ning see aitab nii lennundusettevõtetel kui riigil läbi korrigeerivate tegevuste ennetada lennuõnnetusi ja tõsiseid intsidente.

Transpordiameti teostatava järelevalve käigus kontrollitakse lennundusorganisatsioonide tegevust ja ohutusjuhtimise süsteemi kindlustamaks lennundusorganisatsiooni vastavust protseduuridele, riigisisestele ja rahvusvahelistele õigusaktidele. Järelevalve perioodid tulenevad õigusaktidest ja teostatud järelevalve tulemustest ning operatsioonide eripärast.

4. MEEDE 1: Liikuvuse korraldamine

Transpordi programmi liikuvuse korraldamise fookuses on kiiremate ja mugavamate kestlike ühenduste loomine; saartega ühenduste ja regionaalse bussiliikluse mahu säilitamine ning korralduse efektiivsemaks muutmine; reisirongiliikluse osakaalurolli ja veomahu kasvatamine, sealhulgas parem integreeritus teiste liikumisviiside ja erinevate liinide vahel; paindlikum liinivõrk, mis vastab inimeste ja töökohtade paiknemise muutustele; paremad (reaalaja) infosüsteemid ja ühtsed piletisüsteemid; ühistranspordi kättesaadavuse paranemine puuetega inimeste jaoks.

4.1. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ eesmärk

Meetme eesmärk: Liikuvusteenuse parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise.

4.2. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud

Tabel 8: Meetme „Liikuvuse korraldamine“ mõõdikud

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2017)	2019 seis	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Ühistranspordiga tööl käimise	↗	20%	20,7% (2018)	⩾20%	⩾20,7%	⩾21%	⩾21,5%	⩾22%

osakaalu tõus[56]			20,6% (2019)					
Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust (aastate summaarne)[57]	↘	14% (SKP kasv oli 16%)[58]	11,8% (SKP kasv 2017-2019 10,5%)	N/A	0	7% (SKP kasvuks eeldatakse 2018-2022.a u 5,3%)	<8% (SKP kasvuks eeldatakse 2018-2023.a u 9,5%)[59]	<8%
CO2-ekv vähendada võrreldes 2005.a[60] tasemega (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	2347,2 kt	2377,4 kt (2018)	2046,6 kt	2072 kt	2051 kt	2103 kt	2089 kt
PM2,5-heidet vähendada võrreldes 2005.a tasemega[61] (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	0,732 kt	N/A	<0,741 kt	<0,741 kt	<0,741 kt	<0,741 kt	<0,725 kt
NOx vähendada võrreldes 2005.a tasemega (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	13,274 kt	13,812 kt	<13,812 kt	<13,812 kt	<13,812 kt	<13,812 kt	<13,929 kt

4.3. Meetme 1 „Liikuvuse korraldamine“ programmi tegevused

Liikuvuse korraldamise meetmes on kaks programmi tegevust:

1) Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine, sealhulgas ühistranspordi ning nutikate liikuvuslahenduste arendamine (1.1);
2) Liiklusvahendid ja juhid (1.2).

4.3.1 Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikluslahenduste arendamine“ eesmärk

Programmi tegevuse eesmärk: liikuvusteenus on paremini organiseeritud, sealhulgas tagatud on teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus liikumiste asendamise, targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise kaudu.

Programmi tegevuste elluviimise tulemusena:

- peaks (regionaalne) ühistranspordi teenus olema senisest paremini kättesaadavam;

[56] Statistikaameti tabel TT230: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TT230&ti=H%D5IVATUD+SOO+JA+T%D6%D6LK%C4IMISE+VIISI+J%C4RGI&path=../Database/Sotsiaalelu/15Tooturg/02Heivatud/02Aastastatistika/&lang=2

[57] 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. Kahjuks pole oodata, et liikluskoormus lähiaastatel oluliselt väheneks, mistõttu on ebatõenäoline, et ka 2020. aastaks TAK eesmärk saavutatakse.

[58] Perioodi 2014-2017 summaarne.

[59] https://www.eestipank.ee/press/prognoos-majanduse-kriisieelne-tase-taastub-toenaoliselt-jargmise-aasta-teises-pooles-16122020

[60] KHG ja välisõhu saasteainete vähendamisel lähtume direktiividest (ESR ja NEC) tulenevatest üldistest kohustustest riigile ning vähendamise kohustusele läheneme loogikas, et kõik sektorid peavad solidaarselt KHG ja saasteaineid vähendama. https://www.envir.ee/et/kui-palju-eestis-kasvuhoonegaase-tekib

[61] http://cdr.eionet.europa.eu/ee/un/UNECE_CLRTAP_EE/

- peaks paranema juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja võimalusele toimepiirkonna keskuses tööl käia.

Seejuures arvestatakse liinivõrgu kujundamisel inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt näiteks vanusest või muudest tunnustest. Transpordi ja kohaliku arengu kavandamisel on oluline, et need toimuksid üksteisega kooskõlas.

Ühistranspordi toetuseks on 2021-2024 kavandatud kokku 438 mln eurot, sh maanteetranspordile kokku 197,8 mln eurot, raudteetranspordile 118,7 mln eurot, veetranspordile 99,6 mln eurot ja õhutranspordile 22,0 mln eurot.

Ühistranspordi kasutajate osakaalu tõstmiseks töölkäijate hulgas jätkuvad 2021–2024 järgmised tegevused:

- Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus, 2021–2024 kogusummas 438 mln eurot. Sh Kärdla ja Kuressaare liinile tuuakse 2 eraldi lennukit[62]. Kuressaare ja Kärdla kahe lennukiga teenindamise aastane kulu summas 5,0 mln eurot.
- Virtsu-Kuivastu liini reisijateliikluse kasvu tõttu on vajalik iga-aastaselt suurendada tellitavate reiside mahtu vähemalt suviseks tipunõudlusega perioodiks. Seniste arutelude tulemusel soovitakse liinile tuua lisalaev aastast 2023, mis oleks vajadusel ristkasutatav ka Rohuküla-Heltermaa liinil. Vastavad vahendid planeeritakse ühistranspordi eelarves alates 2023.aastast ca 5,4 mln eurot aastas.[63]
- Elron viib läbi hanke täiendavate elektrirongide soetamiseks, vajadusega 56 mln eurot.
- Rongide ümberehitus 2023–2024 summas 5,14 mln eurot.

Eesmärk on arendada üle Eesti kvaliteetset ühistranspordivõrku (kohalike inimeste reaalsetele vajadustele vastava ühistranspordi korraldus, mis tagab transporditeenuste kättesaadavuse ja piirkondlike erisustega arvestamise).

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiamet ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikuvusahenduste arendamine“ mõõdikud

Tabel 9:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)*	2019 seis	2020 seis**	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta (2018)	↗	1,412	1,476	1,168 (11 kuu andmete põhjal, eesm. 1,418)	1,421	1,424	1,427	1,430
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km (2018)	↗	0,48	0,53	N/A (eesm. 0,50)	0,51	0,52	0,53	0,54
Lennukite täituvus tellitud reisi kohta[64] (reisijad reisi kohta)	↗	21,6	22,6	19,1 (eesm. 23,5)	23,6	23,8	23,9	24,0
Laeva täituvus tellitud reisi kohta	↗	89,2	91,9	N/A (eesm. 95,6)	96,1	96,5	97,0	97,5

[62] Hiiumaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel Leedu vedaja JSC aviation company „TRANSAVIABALTIKA“ kehtivusega 31.05.2024. Saaremaa liini teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel 21.12.2020-31.05.2024 NyxAir OÜ.

[63] Virsu-Kuivastu veomahtu tõstetakse vastavalt vajadusele iga aastaselt vähesel määral. Samas ei kata see ära suviste tipp-perioodide nõudlust, sest olemasolevate laevadega ei ole vajalikku veomahtu võimalik täita. Selleks on igal suvel tellitud lisalaev, mis teeb juuni-august lisareise, aga kuna nõudlus suureneb pidevalt, siis on vaja leida viis, kuidas teenindada suveperioodil reisijad Virtsu-Kuivastu liinil rohkem. Võimalik, et uus laev katab selle vajaduse ka ilma veomahtu tõstmata ära, aga võibolla peab ka veomahtu tõstma kui selleks vajadus tekib.

[64] Tellitud reisid aastas / aastane reisijate arv

(reisijad reisi kohta)								

**algtase tabelis on erinevatel mõõdikutel erinev tulenevalt selle korjamise metoodikast, sagedusest ja kättesaadavusest*

***2020.a andmed saavad suures osas teatavaks märtsis-aprillis 2021*

Programmi tegevuse 1.1 „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikuvusahenduste arendamine“ teenused

Tabel 10:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Liikuvuspoliitika kujundamine ning uudsete transpordilahenduste väljatöötamises osalemine	Üleriigilise liikuvuspoliitika kujundamine ja transpordi poliitikameetmete väljatöötamine, transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, transpordi arengu ülevaadete koostamine, parema liikuvuskorralduse tagamise eesmärgi saavutamiseks erinevate uuenduslike transpordisuundade/lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste kasutuselevõtt laiemalt.
MKM (Transport)	Raudtee avaliku teenindamise lepingu alusel sõitjateveo korraldamine	Raudtee avaliku teenindamise lepingute sõlmimine ning nende alusel teostatava sõitjateveo avaliku liiniveo toetuse vajaduse kaardistamine.
TA	Liiklusjuhtimine	Ajakohase liiklusinfo seire ja analüüsi baasil liiklusinfo edastamine liiklejatele läbi erinevate infokanalite ning taristu liikluskorralduse operatiivne muutmine.
TA	Ühistranspordi (s.h bussi-, parvlaeva- ja riigisisese lennuliikluse) korraldamine	Hangete läbiviimine lennu ja laevaühendusteks suursaartega. ÜTKde ja KOV nõustamine ja lepinguline järelevalve. Riikliku järelevalve teostamine sõitja sõiduõiguse ja vajalike dokumentide olemasolu üle. Liinilubade väljastamine ja ühistranspordi registri pidamine.

4.3.2 Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ eesmärk

Programmi tegevuse eesmärk: Liiklusvahendite, juhtide ja teiste liiklejate ning reisijate ohutus on tagatud.

Programmi tegevuse eesmärk on pikemas perspektiivis saavutada transpordi taristu tehniline ohutus selliselt, et sellel hukkuks võimalikult vähe inimesi ehk lähtudes printsiibis nn **0-visioonist**. See hõlmab nii taristu tehnilist parendamist, asjakohaseid liikluskorraldusvahendeid kui ka nende tehnilist korrasolekut, juhtide teadmiste tõstmist ning liikluskasvatust.

Liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamiseks:

- Jätkub liiklusohutusprogrammi elluviimine, aastateks 2021–2024 planeeritava liiklusohutusprogrammi elluviimiskava rahastuse koguvajadus on ligikaudu 21,13 mln eurot. Liiklusohutuse programmi elluviimiskavas ei kajastata teistes tegevuskavades juba kajastatud tegevuste kulusid. Näiteks on sealt täies ulatuses väljas teehoiu kavas toodud kulud, ehki neil investeeringutel on oluline mõju ka liiklusohutusele. Programmi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmisena 330 inimest aastas.

Lennunduses lähtutakse riiklikust lennundusohutusprogrammist mille üheks eesmärgiks on ärilises lennutegevuses mitte ühtegi lennuõnnetust ega surmajuhtumit. Selle tagamiseks teostatakse järelevalvet, analüüsitakse ohutusalaseid andmeid ning vajadusel võetakse kasutusele parendusmeetmed.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiamet ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ mõõdikud

Tabel 11:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)	2019 seis	2020 seis*	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Sõidueksami esimesel katsel läbimine (%)	↗	51%	50%	53%	>=51%	>=51%	60%	60%
Tehnoülevaatuse esimesel korral läbinud sõidukid (%)	↘	85,7%	84,2%	71,5%[65](eesm. >=85%)	>=84,5 %	>=84%	83,5%	83%
Mootorsõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest (%)	↘	0,95%	0,78%	N/A (eesm. <0,95%)	<0,95%	<0,95%	<0,85%	0,75%
Veesõiduki joobes[66] juhtimise osakaal kontrollitutest (%)	↘	2%	2,39%	N/A (eesm. 2%)	<2%	<2%	1,90%	1,90%
Riigisiseste rongide tehniline töökindlus jääb samaks (%)	→	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%
Regionaallendude tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	↘	0,50%	0,68%	0,38% (eesm. 0,41%)	0,34%	0,33%	0,27%	0,26%
Laevaühenduste tehniliste rikete % kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	↘	0,30%	0,08%	N/A (eesm. 0,23%)	0,21%	0,20%	0,19%	0,18%

**2020.a andmed saavad suures osas teatavaks märtsis-aprillis 2021*

Programmi tegevuse 1.2 „Liiklusvahendid ja juhid“ teenused

Tabel 12:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Ohutuse alase transpordi poliitika kujundamine ja selle elluviimise korraldamine	Poliitikameetmete (s.h järelevalvemeetmete) väljatöötamine liiklusohutuse tagamiseks maismaal, õhus ja vees. Õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, liiklusohutusprogrammi (LOP) elluviimiskava koostamine ja selle täitmise jälgimine.
TA	Lennundusspetsialisti loa taotlemine	Lennunduses teenuse pakkumiseks/töötamiseks vajab lennundusspetsialist pädevus(t)e tõendamiseks vastavat luba. Isik, kellele väljastatakse lennundusspetsialisti luba, vastab kehtestatud nõuetele, mis tagab ohutuse lennunduses.
TA	Õhusõidukite liiklusesse lubamise taotlemine	Õhusõiduki käitamiseks peab see olema registreeritud ja tehniliselt korras. Lisaks peavad mehitamata õhusõidukid kontrollitud õhuruumis liikumiseks omama Transpordiameti luba. Liiklusesse lubatud õhusõiduk vastab kehtestatud nõuetele, eesmärgiga tagada ohutus lennunduses.
TA	Liiklusharjumuste kujundamine	Vastutustundliku ja ohutu liikluskäitumise kujundamine. Ennetustegevuste tööplaani koostamine, mille eesmärgiks on LOP strateegilistest eesmärkidest, ennetus- ja

[65] Transpordiamet: Esimesel korral läbis 71,47% sõidukeid (kokku kõik kategooriad). Kõik, v.a. traktorid, liikurmasinad jne: 70,58%. Traktorid ja liikurmasinad jne: 96,14%.

[66] Meresõidu ohutuse seaduse § 45 lg 4’ sätestab, et kui väikelaeva või muu veesõiduki juhi ühes grammis veres on vähemalt 0,5 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem; või jetijuhi ühes grammis veres on vähemalt 0,2 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,1 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem, siis on tegemist alkoholijoobes olemisega. Andmeid hakkavad 2020.aastal standardiseeritud kujul koguma VA ja PPA.

		koolitusprioriteetide nimekirjast ning ennetusmeetmete mõjuhinnangust lähtuva toimiva tööplaani tagamine. Liiklushariduse korraldamine – õppematerjalide väljatöötamine ja tootmine, koolituste läbiviimine, koolitajate juhendamine liiklusteemadel. Ennetuskampaaniate korraldamine ja ennetustegevuste läbiviimine avalikel üritustel.
TA	Inimeste ja sõidukite liiklusesse lubamine	Sõidukite ja inimeste liiklusesse lubamisega seotud otseste avalike teenuste planeerimine, arendamine, osutamine ja teenuse kvaliteedi järelevalve. Tagatud on, et liikluses osalevad ainult nõuetele vastavad sõidukid ning kontrollitud teadmiste ja oskustega inimesed.
TA	Meremeeste väljaõpe	Teenus keskendub meresõiduohutuse analüüsimisele ning erinevatele meremehe pädevustõendite haldamisega seotud teemadele. Transpordiameti järelevalve loob eelduse merenduspersonali ja väikelaevnike nõuetekohaseks väljaõppeks ja tagab kvalifikatsiooni tõendamise.
TA	Laevade järelevalve	Kontrollitakse (väike)laevade vastavust nõuetele. Transpordiameti järelevalve loob eelduse laevade ja väikelaevade ohutuks ja turvaliseks kasutamiseks.
TA	Riigile kuuluvate parvlaevade haldus	Riigi parvlaevade kasutusse andmise ja selle tingimustele vastavuse kontrolli korraldamine kasutusse andja esindajana. Transpordiameti haldamisel olevate riigile kuuluvate parvlaevade hea tehnilise seisukorra tagamine, operaatori(te) parvlaevade kasutusse andmise lepingu(te) täitmine.

5. MEEDE 2: Kvaliteetne ja ohutu taristu

5.1 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ eesmärk

Meetme eesmärk: Kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvahelistelt.

Programmi taristu arendamise fookuses on aeg-ruumiliste vahemaade vähendamine ning ohutuse tagamine maanteedel, raudteelõikude rekonstrueerimine reisirongiliikluse ühenduskiiruste tõstmiseks ja läbilaskevõime suurendamiseks (s.h liiklusjuhtimissüsteemid); kestliku ühistranspordi veeremi soetamine; jätkuv raudteepeatuste ühendamine kohaliku liiklusega; investeeringud saarte ja mandri ning saarte omavahelise ühenduse pidamiseks; alternatiivkütuste taristu laiendamine; jalgrattateede võrgustiku välja arendamine Tallinnas; jäävaba laevaliikluse tagamine kaubasadamatesse.

5.2 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ mõõdikud

Tabel 13:

Mõõdiku nimi	Trend	2019 seis	2020 seis*	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Taastuvenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest	↗	N/A	10%	10%	8,5%	⩾7,6% (2030.a 14%)	⩾8%
Ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus (%)[67]	↗	38,7%	N/A	38,7%	⩾39,6%	⩾40,5%	⩾41,5%
Riigiteede võrgu seisundi parendamine (IRI, mm/m) -algtase 2018	↘	2,62	⩽2,62	⩽2,60	⩽2,57	⩽2,54 (2024.a mõõdetakse)	2,52

[67] http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TT230&ti=H%D5IVATUD+SOO+JA+T%D6%D6LK%C4IMISE+VIISI+J%C4RGI&path=../Database/Sotsiaalelu/15Tooturg/02Heivatud/02Aastastatistika/&lang=2

TEN-T teede arendamine aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja ohutuse tõstmiseks, 2+2 ja 2+1 teede osakaalu suurendamine (%)[68] -algtase 2018	↗	13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ⩾ 13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ⩾ 13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal ⩾ 13,34%	2+2 ja 2+1 teede osakaal 19,34% (2024.a mõõdetakse)	19,34%
Taristust tulenevate rongiliiklust takistavate rikete arv aastas	↘	235	N/A (eesm. 222)	203	183	172	162
Reisirongidele kehtestatud maksimaalsed sõidukiirused 120 km/h või rohkem (jaamavahedes)	↗	84,82%	N/A (eesm. 85%)	86%	87%	88%	88%

**2020.a andmed saavad suures osas teatavaks märtsis-aprillis 2021*

5.3 Meetme 2 „Kvaliteetne ja ohutu taristu“ programmi tegevused

Kvaliteetse ja ohutu taristu meetmes on kaks programmi tegevust:

1) Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused (2.1);
2) Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine (2.2).

5.3.1 Programmi tegevuse 2.1 „Riigisisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteede ühendused“ eesmärk

Programmi tegevuse „Riigisisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteede ühendused “ peamine eesmärk on sarnaselt meetme eesmärgile kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.

Programmi tegevuse raames arendatakse või säilitatakse taristut, mis on eeskätt suunatud riigi siseste maismaa-, lennu- ja laevaühenduste tagamisele.

Taristu kvaliteedi ja ohutuse tõstmiseks jätkatakse 2021–2024 järgmiste transpordi taristu investeeringutega:

- Toetatakse Tapa–Narva raudtee rekonstrueerimist ja kiiruste tõstmist lõiguti 135 km/h, summas 1,1 mln eurot.
- Jätkatakse Tallinna–Tartu raudtee renoveerimist ja tõstetakse kiirusi (135 km/h), summas 4,09 mln eurot. Projekti raames ehitatakse üle Emajõe uus raudteesild ja õgvendatakse raudteed silla lähedal.
- Jätkatakse AS-i Eesti Raudtee liiklusjuhtimissüsteemide uuendamisega lõigul „Tallinn–Keila–Paldiski, Turba“, aastatel 2021–2023 summas 10,9 mln eurot.
- AS Eesti Raudtee alustab ehitustöödega, et rajada Pääsküla–Keila II peatee, Tallinna lähipiirkonna reisirongiliikluse kvaliteedi tõstmiseks (võimaldab Keilaga tagada tihedamat rongigraafikut tipptundidel). Samuti teostatakse Balti Jaama laiendus ning 4 peatee ehitus Paldiski maantee ja Endla tänava vahelisel lõigul. Aastatel 2021–2023 summas 14,8 mln eurot.
- AS Eesti Raudtee alustab projekteerimisega, eesmärgiga jätkata raudteelõikude elektrifitseerimisega Tartu, Narva, Valga, Koidula suunal, 2021–2024 summas 192,37 mln eurot. Eelprojekteerimiseks on 2021.a vajadus 3,99 mln eurot.
- Haapsalu raudtee II etapi (Turba–Rohuküla) ettevalmistavad tegevused, et oleks loodud eeldused ehitushangetega alustamiseks, summas 2 mln eurot. 2021.a jooksul viiakse lõpule ettevalmistavad tegevused, millega luuakse eeldused ehitushangete algatamiseks.
- Tapa jaama sorteerimispargi rekonstrueerimine, I etapp vajadusega 12,49 mln eurot.

[68] TEN-T teid on Eestis kokku 1294 km (2018), sh 2+2 teid TEN-T võrgustikul 157 km ja 2+1 teid 15,7 km. 2023.aasta prognoos on 2+2 teid 238 km ning 2+1 teid 48.7 km.

- Talvise navigatsiooni tagamine, 2021.a summas 10 mln eurot (sh 3 mln eurot jäämurdjate Tarmo ja Eva parendusteks) ning 2022–2024 summas 19 mln eurot.
- Rukki kanali süvendamine – 2022. aastal 0,33 mln eurot ja 2024. aastal 0,33 mln eurot.
- Ruhnu tuletorni rekonstrueerimine 2021.aastal summas 0,9 mln eurot.
- Tallinna alumise tuletorni rekonstrueerimine 2021–2022 summas 0,65 mln eurot.
- Rohuküla sadamas Transpordiameti kai rekonstrueerimine 2021–2024 summas 3,1 mln eurot.
- Tallinna–Tartu maantee Võõbu–Mäo ja Kärevere–Kardla 2+2 teelõigu ning Tartu linna Riia eritasandilise ristmiku ehitamine, Tallinna ringtee Kanama-Valingu 2+2 teelõigu, Narva maanteel Väo sõlme ja Sillamäel Pavlovi tn ja Viivikonna maantee eritasandilise ristmiku ehitamine, Saue linna ja Topi sõlme ühendustee ehitamine, Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maanteel Tiskre ristmiku ja Tabasalu mäe vahelise 2+2 lõigu ehitamine kogusummas 139,3 mln eurot.
- Alustatakse Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitamisega 2021. a lõpus ja Sauga–Pärnu 2+2 teelõigu ehitamisega 2022. aastal kogusummas 54,5 mln eurot.
- Jätkatakse riigi kruusateedele mustkatte ehitamist 2021-2024 kogusummas 34,6 mln eurot. Eesmärk on muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuvabaks.
- Jätkatakse maanteeprojektide ettevalmistamist (sh eelprojekteerimine, keskkonnamõju hinnangud, maade omandamine jne), et viia ellu Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2019–2023 seatud eesmärki Tartu, Pärnu ja Narva suunal põhimaanteede neljarealiseks ehitamine 2021–2024 kogusummas 27 mln eurot.

Kohalike teede korrashoiuks eraldatakse 2021–2024:

- Toetusfondist valemipõhist toetust kokku 117,2 mln eurot, täiendavat eraldist 17,3 mln eurot (2021) ning Ühtekuuluvusfondi toetust Narva linnale (jätkatakse Narvat läbiva (Rahu-Kerese tn.) transiittee rekonstrueerimisega, summas 6 mln eurot.

Muuhulgas on valitud välja avaliku ja erasektori koostöö (PPP) pilootprojektiks Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Libatse-Nurme teelõigu neljarealiseks ehitamine. PPP pilootprojekti elluviimiseks sõlmitakse 2021. aastal konsultatsioonileping PPP hankelepingu ja teiste vajalike dokumentide koostamiseks.

Maanteed

Senine riigiteede rahastamise maht on 200-300 mln eurot aastas, mis tagab riigiteede säilitamise ja mõningase arendamise.

Säilitamise osas on siiani peamiseks väljakutseks olnud piiratud ressursside ja arendussurve tingimustes teekattesesundi säilitamine. Seda on suudetud teostada vaatamata 10-20% soovitust väiksemale eelarvele odavamate meetmetega, mis on lühema elueaga. Teede üldine seisukord (IRI ehk teekatte tasasuse näitaja, mis tagab sõidumugavuse ja ka ohutuse) näitab koondnumbrites paranemise märke, kuid remondimeetmed on tihti rekonstrueerimist edasi lükkava iseloomuga ja teede kandevõime taastamisega saame tegeleda ebapiisavas mahus. Enam on kannatanud väiksema liiklusega teed.

Arendamise poolel on peamiseks väljakutseks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest tulenevate üle-euroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamise suuniste elluviimine, st väljaehitamine vastavalt TEN-T teede liiklusohutuse ja keskkonnanõuetele (sh loomatarad, ökoduktid, müraseinad jm)[69].

Suuniste elluviimiseks peavad TEN-T põhivõrgu maanteed Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, aastaks 2030 olema väljaehitatud. TEN-T üldvõrk (sh Tallinn-Narva maantee) peab olema nõuetekohaseks ehitatud aastaks 2050.

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2019–2023 seatud eesmärgiks on Narva, Tartu ja Pärnu suunaliste põhimaanteede neljarealiseks ehitamise ning arvestatava kasutusega kruusateede muutmine tolmuvabaks

69 Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üle-euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta

aastaks 2030.

Seatud eesmärkide elluviimiseks on vaja senist teehoiu rahastamise mahtu suurendada keskmiselt ca 200 mln aastas.

Raudteed

Raudteeinfrastruktuuri osas tuleb aastatel 2020–2021 ASile Eesti Raudtee kuuluval raudteel põhiliselt lõpetada juba eelnevalt alustatud projekte, millele on rahastus kindlaks määratud. Sellised projektid on Lääne-Harju koondprojekt, liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Lääne-Harju suunal, Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruste tõstmine, Tapa-Narva raudteel kiiruste tõstmine. Aastatel 2021-2024 on kõige olulisemateks projektideks liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine Tallinn-Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Valga-Koidula raudteelõikudel, kontaktvõrgu ehitamine Tallinn-Tartu lõigul ning Turba-Haapsalu raudtee projekteerimine ja võimalusel ehitusega alustamine. Suureks väljakutseks on tagada reisirongide sõidugraafikus püsimine ning vajadusel sõidugraafikute ümberkorraldamine raudteeinfrastruktuuri ehitustööde käigus, selleks on oluline tagada tõhus teabevahetus kõigi osapoolte vahel.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiamet ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ mõõdikud

Tabel 14:

Mõõdiku nimi	Trend		Algtase (2018)	2019 seis	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Riigimaanteede teekatte seisukord paraneb või jääb 2020.a tasemele	↗	Väga hea(IRI <1,5)	25%	26%	29%	29%	29%	30%	30%
		Hea (IRI 1,5-2,59)	16%	27%	29%	29%	29%	30%	30%
		Rahuldav(IRI 2,6-3,59)	25%	24%	23%	23%	23%	22%	22%
		Halb/väga halb (IRI > 3,6)	25%	23%	19%	19%	19%	18%	18%
Raudtee liiklusgraafiku täitmine (%) jääb samaks	→		99%	98,38 %	99%	99%	99%	99%	99%
Jäämurde teenuse tagamine	→		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Veetee taristust tulenevad intsidendid	→		0	0	0	0	0	0	0

Programmi tegevuse 2.1 „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maantee ühendused“ teenused

Tabel 15:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Riigi siseste transpordiühenduste poliitika kujundamine ja poliitika elluviimise korraldamine	Riigi siseste transpordiühenduste tagamiseks transpordi poliitikameetmete väljatöötamine. Transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, s.h uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, transpordi arengu ülevaadete koostamine, õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, transpordi riigiabi küsimuste lahendamine.
MKM (Transport)	Teede korrashoiu tagamine (riigieelarve)	Juhtumipõhise toetuse eraldamise korraldamine KOVide teehoiu toetamiseks. Riigiteede teehoiukavade väljatöötamine, maanteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi

		riigi maksutulu ja SF vahendite kavandamine RES ja RE koostamise protsessis.
MKM (Transport)	Lennujaamade järjepideva toimivuse tagamine (riigieelarve)	Lennujaamade julgestuse ja päästekulude toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Lennunduse valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
MKM (Transport)	Raudtee taristu järjepideva toimivuse tagamine (riigieelarve)	Avalikku raudteed omava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulude ja raudteeinfrastruktuuri majandamise kulude tasakaalu tagamine, vajaliku riigieelarvelise toetuse kaardistamine, raudteeinfrastruktuuri arendamise lepingute sõlmimine, avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine. Raudteede valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
MKM (Transport)	Sadamate taristu järjepideva toimivuse tagamine	Regionaalühenduste pidamiseks vajalike sadamate toetusvajaduste kaardistamine ning arvutamine ja rahastuskavade koostamine, rahastuse planeerimine, lepingute sõlmimine. Sadamate valdkonnas transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine".
TA	Taristuga seotud õiguste andmine huvitatud osapooltele	Riigiteede taristuga seotud planeeringute, juurdepääsude, ehitustegevustega kaitsevööndis seotud nõuete ja liiklusohutuse vastavuse kontrollimine ja nõusolekute andmine. Teedega seotud andmete korrastamine, valideerimine, sisestamine ja nõustamine andmete sisestamisel (teeregistri pidamine).
TA	Riigiteede taristu ehitamine ja remontimine	Taristu projekteerimis- ja ehitushangete läbiviimine, maade omandamine, nõuetekohase ehituse ja remonditööde tagamine, garantiiperioodi haldamine.
TA	Riigiteede taristu haldamine	Hoolde- ja teehooldeseadmete lepingute sõlmimine, kontroll lepingute täitmise üle, ettepanekute tegemine nõuete muutmiseks. Riigimaade ja karjääride haldamine, teede ohutuse kontrollimine, järelevalvetoimingute läbiviimine riigiteede kaitsevööndis. Kriisi reguleerimise korraldamine.
TA	Sadamate järelevalve	Teenus keskendub sadamatega seotud ohutuse ja turvaprobleemide lahendamisele.
TA	Laevaliikluse korraldamine	Soome lahes kokkulepitud piirkonnas laevaliikluse teenuse osutamine ja laevaettekannete süsteemi käitamine ja selleks vajalike arenduste tegemine.
TA	Hüdrograafilise info kogumine, navigatsiooniteabe koostamine ja levitamine	Teenus keskendub ohutuks meresõiduks tarviliku informatsiooni kogumisele ja analüüsimisele, navigatsiooniteabe koostamisele ja levitamisele.
TA	Jäämurdeteenus	Jäämurdjate teenindatavates sadamates on tagatud pidev navigatsioon.
TA	Veetee ja navigatsioonimärgistuse haldamine	Tingimuste loomine ohutuks veeliikluseks üldkasutataval veeteel.
TTJA	Raudteeohutuse järelevalve	Raudtee taristu ja veeremi, raudteeliikluse, raudteel kauba ja reisijate veo ning raudteeveeremi nõuetele vastavuse kontrollimine ja TTJA poolt väljastatud tegevus- ja kasutusõiguste järgimise tagamine. Kaebuste menetlemine. Kaebuste lahendamine.
TTJA	Tegevus – ja kasutusõiguse andmine (raudteeohutus)	Pädevust ja ohutust kinnitavate tunnistuste ja lubade väljastamine nii taristule, veeremile kui isikutele, ehituslubade menetlemine registrikannete tegemine ja välisriigi kutsekvalifikatsiooni tunnustamine.
TTJA	Raudtee tururegulatsioon	Raudteetaristu kasutustasu määramine ja vajadusel raudtee läbilaskevõime jaotamine.

TTJA/RTK	Struktuurivahendite rakendusüksus, siseühendused	Riigi siseste ühendustega seotud EL struktuurivahendite jaotamine, kulutuste abikõlblikkuse kontroll, maksetaotluste menetlemine ja hilisem kasutuse vastavuse kontroll.

5.3.2 Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ eesmärk

Programmi tegevuse „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ peamine eesmärk on sarnaselt meetme eesmärgile kvaliteetse, ohutu, nutika ja kestliku taristu arendamine ja korrashoid, et tagada mugavad ja kulutõhusad ühendused nii Eesti siseselt kui ka rahvusvahelistelt.

Rahvusvaheliste ühenduste ja reisijate arvu kasvuks:

- on käimas **Rail Balticu** projekteerimine (põhitrass + kohalikud objektid 43,4 mln eurot) ning ehitamine (põhitrass + kohalikud objektid 1 040,3 mln eurot);
- toimub riigieelarve kaudu kattes ASi Tallinna Lennujaam julgestus ja päästekulud (ca 7,76 mln eurot aastas) ning regionaalsete lennuväljade arendamisega seotud taristu ning pääste- ja hädaabilendude teenindamisega seotud kulud (ca 2,3 mln eurot aastas);
- 2023. aastal lõpeb ASi Tallinna Lennujaam Ühtekuuluvusfondi projekt, mille eesmärk on suurendada lennujaama keskkonnahoidu ja turvalisust;
- 2021. aastal jätkatakse reisilaevandusettevõtjatele riigiabi meetme pakkumist, mille eesmärgiks on tugevdada Eesti reisilaevanduse konkurentsivõimet, säilitades töökohti ja toetades majanduse ning reisilaeva sektori arengut. Toetus kohaldub üksnes sellistele laevadele, mis teevad Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi regulaarreise, mis kannavad Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu ning mille kogumahutavus on vähemalt 500. Tööandjale makstakse toetust summas, mis on võrdne laevapere liikmele väljamakstud töötasult arvutatud tööjõumaksude ja maksubaasilt (vastavalt 1,5 või 2,5 kuupalga alammäär) arvutatud tööjõumaksude vahega. Toetuse saamiseks peab tööandja maksma riigile esmalt maksud, millest tulenevalt säilivad laevapere liikmete garantiid tegeliku töötasu ulatuses. Toetust saab taotleda kord kvartalis. 2021. aastal on planeeritud toetusmahuks 7,7 mln eurot.

Rail Baltic’u raames on 2020. aasta veebruari seisuga sõlmitud projekteerimisleping raudtee põhitrassi põhiprojekti koostajaga Raplamaa, Harjumaa ja Pärnumaa lõigus. Sõlmitud on lepingud Ülemiste ja Pärnu reisiterminalide projekteerimiseks ning märtsis on kavas sõlmida leping Ülemiste ühisterminali detailplaneeringu koostajaga. Raudtee põhitrassi projekteerimistööde eeldatavad lõpptähtajad on Raplamaa lõigus märts 2021, Harjumaal juuni 2021 ning Pärnumaal juuni 2022.

Oodatavat tulemust aitavad oma teenuste kaudu saavutada: Transpordiamet ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ mõõdikud

Tabel 16:

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase (2018)*	2019 seis	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Rahvusvaheliste alaliste otselennuühenduste arv (algtase 2018)	↗	26 alalist	28 alalist	≥15 alalist (korrigeeritud seoses Covidiga)	≥20 alalist	≥23 alalist	≥24 alalist	≥25 alalist
Rahvusvaheliste reisijate arv	↗	3 031 119	3 292 786	821 000 (korrigeer	1 019 000	1 950 000	2 466 000	2 876 000

lennutransport is[70]				itud seoses Covidiga)				
Rahvusvahelis te reisijate arv sadamates[71] (2017 mõõdetud tase 10 850 603)	→	10 716 557	10 749 076	4 333 000[72] (korrigeer itud seoses Covidiga)	N/A[73]	N/A	N/A	N/A
Rahvusvahelis te reisijate arv raudteetranspo rdis (tuhat)[74]	→	107,1 107,4 (2017)	112	20[75]	35**	70	70	70

**algtase tabelis on erinevatel mõõdikutel erinev tulenevalt selle korjamise metoodikast, sagedusest ja kättesaadavusest*

***eeldusel, et 2021.aasta teisel poolel reisirongiliiklus taastub*

Programmi tegevuse 2.2 „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“ teenused

Tabel 17:

Asutus	Teenuse nimi	Teenuse kirjeldus
MKM (Transport)	Rahvusvaheliste transpordiühenduste poliitika kujundamine ja poliitika elluviimise korraldamine	Rahvusvaheliste transpordiühenduste tagamiseks transpordi poliitikameetmete väljatöötamine. Transpordi poliitikameetmete elluviimise koordineerimine ja järelevalve, õigusaktide väljatöötamine, direktiivide üle võtmine, transpordi riigiabi küsimuste lahendamine, transpordi investeeringute kava koostamine, transpordi SF vahendite planeerimine ja "edasi andmine", rahvusvahelise raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava koostamine, rahvusvahelise raudtee reisijateveo avaliku teenindamise lepingu sõlmimine.
TA	Järelevalve teenus	Transpordiameti lennundusteenistus teostab järelevalvet lennuohutust, lennundusjulgestust, lennundustegevust ning õhuruumi kasutamist reguleerivate õigusaktide täitmise üle. Järelevalveteenuse raames hinnatakse organisatsiooni, lennundusspetsialisti, õhusõiduki, eriloa jne vastavust kehtestatud nõuetele läbi mille tagatakse kvaliteetne ja ohutu teenuse osutamine. Kui järelevalve käigus esineb tõsiseid puudusi või järelevalvatav ei kõrvalda puudusi määratud tähtajaks, vormistatakse ettekirjutus. Kui ettekirjutuses toodud puudusi nõuetekohaseks ajaks ei kõrvaldata, väljastatakse otsus sertifikaadi peatamiseks. Sertifikaadi peatumise ajal ei ole võimalik järelevalvataval teenuseid osutada.
TA	Eriloa taotlemine	Eriloa taotlemise objektiivseks põhjuseks on riigi sisejulgeoleku tagamisega seotud tööülesannete täitmine. Keelatud esemete kaasavõtmine või (pagasi) läbivaatusest vabastamine võimaldab oluliselt kiirendada julgeoleku (sh meditsiini) teenuste pakkumist. Eriloa all käsitletakse veel ka näiteks organisatsiooni

[70] AS Tallinna Lennujaam andmed (andmed tabelis 4.03.2020 seisuga, hõlmab Tallinna ja Tartu lennujaamu) või Statistikaamet, tabel TS203

[71] Statistikaamet, tabel TS161: rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu, 2017.a http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS161&ti=RAHVUSVAHELINE+REISILIIKLUS+SADAMATE+KAUDU+%28KVARTALID%29&path=../Database/Majandus/22Transport/14Veetransport/&lang=2

[72] Tallinna sadama andmed: https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/01/Tallinna-Sadam-KPI-Q4-2020-EST.pdf

[73] Seoses COVID kriisiga ei ole võimalik konkreetseid arve prognoosida. Tõenäoliselt lähiaastatel reisijate arvud kasvavad ning liiguvad COVID eelsete numbrite taastumise poole.

[74] Statistikaameti andmebaas tabel TS101: VEONDUSETTEVÕTETE SÕITJATEVEDU JA SÕITJAKÄIVE TRANSPORDILIIGI JÄRGI (KVARTALID) http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=TS101

[75] Veebruarist 2020 käis Tallinn-Peterburi-Moskva reisirong 3 korda nädalas ja tipuaegadel (suvel, maipühad, jõulud) igapäevaselt, 17. märtsist 2020 rongiliiklus seoses COVID-iga peatus.. Seetõttu väheneb rahvusvaheliste reisijate arvu prognoos järgnevatel aastatel, kui rongiliiklus taastub, järsult, kuid edasi peaks hoidma stabiilset trendi.

		sertifikaadil kajastuvad eriload.
TA	Lennundusega seotud sertifitseerimise taotlemine	Teenuste osutamiseks lennunduses peab juriidiline ja/või füüsiline isik olema sertifitseeritud, et teenuse tarbijad saaksid olla kindlad teenuse kvaliteedis ja ohutuses.
TA	Õhuruumi korraldamine	Eesti õhuruumi kasutamist korraldab Transpordiamet, kellel on õhuruumi osade ja nende kasutamisprotseduuride heakskiitmise roll.
TA	Lennunduses vajaliku heakskiidu/kooskõlastuse taotlemine	Lennundusorganisatsioonid, rakendades muudatusi või täiendusi oma tegevuse protseduurides ja tegevuskavades, vajavad heakskiitu või kooskõlastust Transpordiametilt, kes hindab/analüüsib muudatuse või täienduse piisavust lennuohutuse seisukohalt.
TA	Lennuvälja lähiala, lennuvälja või kopteriväljaku ja üle 45 m kõrguste ehitiste planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise taotlemine	Ehitiste, mis asuvad lennuväljade või kopteriväljakute läheduses või mis on üle 45m kõrgused peavad omama Transpordiameti kooskõlastust (sh detail- ja maakonnaplaneeringute kooskõlastused).
TTJA	Struktuurivahendite järelevalve, välisühendused	Rahvusvaheliste ühendustega (lennujaam) seotud EL struktuurivahendite jaotamine, kulutuste abikõlblikkuse kontroll, maksetaotluste menetlemine ja hilisem kasutuse vastavuse kontroll. Rail Baltica projektiga seotud tegevuste elluviimine. Infrastruktuuri ja veeremi tehniliste nõuete ühtlustamine (koostalitluse tagamine) naaberriikidega.

6. LISAD

1. Rahastamiskava planeerimistasandite lõikes sh eesmärgid ja mõõdikud (SJIS)