MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

KÄSKKIRI

02.06.2021 nr 138

Transpordi tulemusvaldkonna 2020. aasta tulemusaruande kinnitamine

Vabariigi Valitsuse 23. oktoobri 2002. a määruse nr 323 „Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimäärus“ § 23 punkti 3 alusel ja kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a määruse nr 112 „Riigi eelarvestrateegia, riigieelarve eelnõu ja tõhustamiskava koostamise ning riigieelarve vahendite ülekandmise tingimused ja kord ning riigieelarve seadusest tulenevate aruannete esitamise kord“ § 16 lõikega 1 kinnitan transpordi tulemusvaldkonna 2020. aasta tulemusaruande (lisatud).

Tulemusaruande avalikustab ministeerium oma veebilehel vahetult pärast selle kinnitamist.

(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

KINNITATUD
majandus- ja taristuministri 02.06.2021
käskkirjaga nr 138
Lisa

Transpordi tulemusvaldkonna 2020. aasta tulemusaruanne

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021

Sisukord

Sissejuhatus....4
1. Transpordi tulemusvaldkond....5
1.1. Transpordi tulemusvaldkonna eesmärkide saavutamise ja eelarve täitmise analüüs....5
1.1.1. Tulemusvaldkonna lühianalüüs....5
1.1.2. Peamised väljakutsed....7
1.2. Hindamised ja tõhustamiskavad....8
2. Transpordi tulemusvaldkonnaga seotud programm....8
2.1. Transpordi programmi eesmärkide saavutamise ja eelarve täitmise analüüs....8
2.1.1. Programmi mõõdikute analüüs....14
2.1.2. Programmi eelarve täitmise analüüs....16
2.2. Mõõdikute muutused ja põhjendused....21
3. Lisad....22

Sissejuhatus

Tulemusvaldkond (TUV)	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, kestlikud, kiired ja mugavad liikumisvõimalused
Valdkonna arengukava	Transpordi arengukava 2014–2020[1]
TUVi panustav ministeerium	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)
Programmi nimi	Transpordi programm

Transpordi programm 2020–2023 (edaspidi programm) koostati „Transpordi arengukava 2014–2020" (*edaspidi TAK*) eesmärkide täitmiseks. Transpordi tulemusvaldkonna eesmärgid on kajastatud TAKis, mida viiakse ellu programmis toodud meetmete ja programmi tegevuste abil. Programm koostati vastavalt riigieelarve seaduse § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning oli ühtlasi aluseks transpordi tulemusvaldkonnas programmipõhiseks eelarvestamiseks MKMis. Programmi rakendati läbi kahe meetme: „liikuvuse korraldamine" ja „kvaliteetne ja ohutu taristu", millest mõlemat rakendati omakorda kahe programmi tegevuse kaudu.

Programmi rakendamist 2020. aastal saab pidada edukaks etteantud rahaliste vahendite juures. Täiendavaid meetmeid ja rahalisi vahendeid on vaja autostumise pidurdamiseks ning jalgsi- ja jalgrattaga ning ühistranspordiga tööl käijate osakaalu tõstmiseks. Lisaks tuleb lähiaastatel tegeleda COVID-19 tagajärgedega[2].

[1] https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf

[2] 2020. aastal põhjustas ülemaailmne COVID-19 pandeemia ja sellest tulenev riigipiiride sulgemine ja riigisiseste liikumispiirangute kehtestamine kõigi veoliikide kauba- ja reisijateveo olulise languse. Eesti ettevõtete veomahud (tonnides) langesid veidi üle 20%. Suurim, 28%line veomahtude langus toimus raudteel. Veosekäive (tonnkilomeetrites) langes 2020. aastal 14,3%. Sõitjate arv langes 2020. aastal 34,7%, sõitjakäive pea 60%. Ühistranspordi kasutajate koguarv vähenes võrreldes 2019. aastaga 34%. Langes ka raudtee-, mere- ja maismaatranspordi kasutajate arv (vastavalt 28,5%, 46,6% ja 34,2%). Kõige rohkem vähenes (–78,4%) õhutranspordi kasutajate arv. Kestev COVID-19 pandeemia avaldab suurt mõju ka 2021. aasta majandusele. Eesti Panga majandusprognoosi järgi hakkab tänu laiemale vaktsineerimisele Eesti majandus kriisist 2021. aastal taastuma ning saavutab kriisieelse taseme aasta teises pooles. Samas tõdetakse, et pandeemia kulgu ning sellest põhjustatud uusi piiranguid, mis majandust oluliselt mõjutavad, on pea võimatu ette ennustada. Liikumispiirangute mõju transpordisektorile 2021. aastal jätkub, kuid tänu osaliselt avatud riigipiiridele merendus- ja lennundussektori reisijatevedu tõenäoliselt suureneb. Leebemate riigisiseste piirangutega seoses võib eeldada, et ka riigisisene reisijatevedu (ühistransport) 2021. aastal kasvab. / Majandusaasta ülevaade 2020, transport/

1. Transpordi tulemusvaldkond

1.1. Transpordi tulemusvaldkonna eesmärkide saavutamise ja eelarve täitmise analüüs

Valdkonna peamine poliitikakujundaja ning tegevuste elluviija on MKM koostöös teiste ministeeriumidega ning oma haldusala asutustega.

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

Riigi pikaajalise arengustrateegiaga "Eesti 2035"[3] on arvestatud. Tulemusvaldkond aitab saavutada "Eesti 2035" Ruumi ja liikuvuse valdkonna eesmärki vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid (strateegias 23-38%, mida täpsustatakse Transpordi ja liikuvuse arengukavaga 2021–2035) ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu. Samuti peegeldab tulemusaruanne Eesti 2035 Ruumi ja liikuvuse alategevusi C (Pakume vajaduspõhist, kõiki transpordiliike hõlmavat ning koostoimivat transporditeenust) ja D (Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu).

1.1.1. Tulemusvaldkonna lühianalüüs

Transpordi tulemusvaldkonna mõjumõõdik tulenevalt programmi eesmärkidest on **transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks**.

*Tabel 1. Tulemusvaldkonna mõõdiku ja eelarve täitmine**

Mõõdik	Trend	Vahetase 2019	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Eelarve							
Kulud			-459 637				
Investeeringud			-196 698				
Eelarve täitmine (tegelik)							
Kulud			-417 157				
Investeeringud			-178 957				
RES			-432 421	-449 594	-448 346	-403 695	–
Transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks[4] (TUV tasandil)	↗	55,7	– (info puudub)	⩾55,76	⩾55,76	⩾56	⩾56

Allikas: MKM ja Strateegilise juhtimise infosüsteem (SJIS), Rahandusministeerium
** eelarvesummad on tabelis toodud tuhandetes eurodes*

Programmi rakendamise mõjuindikaatoriks tulemusvaldkonna tasemel on transpordisüsteemi kasutajate rahulolu indeks[5]. 2019. aastal oli Eesti indeks 55,7. 2020.a kohta andmed puuduvad. Antud rahvusvaheline indeks[6] ei peegelda piisavalt hästi Eesti transpordi taristu ja teenuste olukorda. Seetõttu seda 2022–2025 transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis enam ei kasutata. Samas on eeldada rahuloluindeksi aeglasemalt tõusvat trendi edaspidigi.

Tulemusvaldkonna edukus struktuurivahendite rakendamisel perioodil 2014–2020:

- Transpordi tulemusvaldkonna tegevuste rakendamine on jätkuvalt olnud edukas. 2020. aasta lõpu seisuga oli Ühtekuuluvusfondi vahendite toel rekonstrueeritud või uuendatud 201,69 km maanteelõike,

[3] https://www.riigikantselei.ee/et/Eesti2035
[4] 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)
[5] http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf
[6] 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, rongiteenuste efektiivsus, lennuühendused, õhutranspordi teenuste efektiivsus, liinilaevade ühendused, meresadamate teenuste efektiivsus) 100 punkti skaalal (100 tähistab optimaalset olukorda ehk „piiri") antud hinnete keskmist. Samas, 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 edaspidigi.

mis on 93,81% aastaks 2023 seatud sihttasemest. Uusi maanteelõike on valminud 65,2% aastaks 2023 seatud lõppsihttasemest.

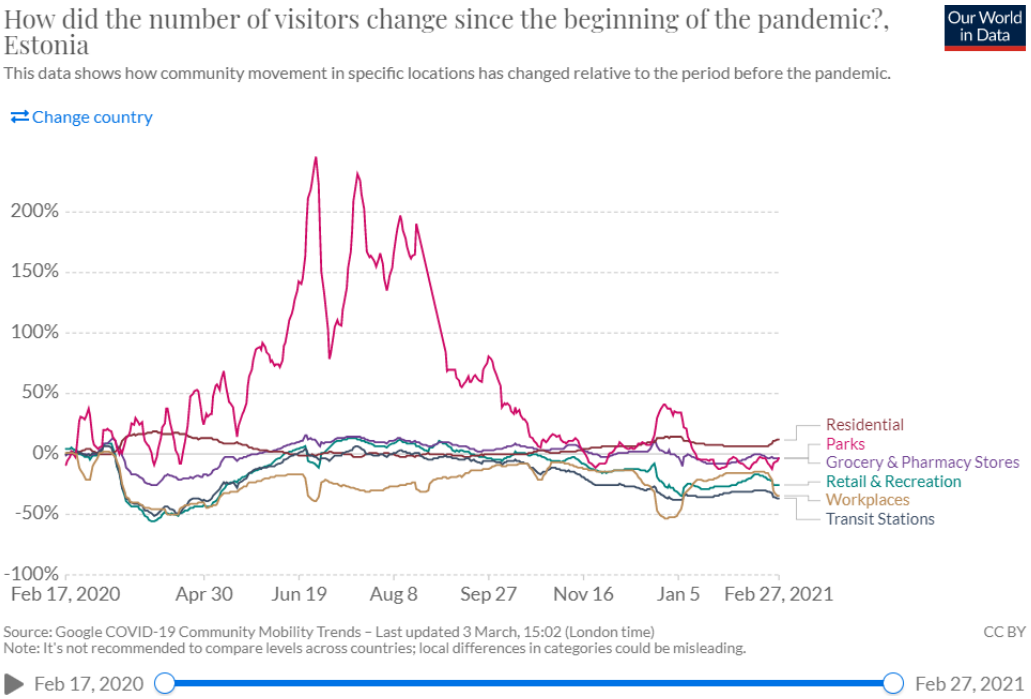
- TEN-T (üleeuroopaline transpordivõrgustik) võrgustiku teede seisukord on tänu viimastel aastatel tehtud suurtele investeeringutele taristusse väga hea. 2020. aastal moodustasid rahuldavas ja halvas seisus teed vaid 0,7% kogu teede võrgust, mis püsis võrreldes 2019 aastaga muutumatuna. Aastaks 2023 seatud eesmärk 11% on ületatud. Perioodi lõpuks võib halvas seisus teede osakaal taas veidi tõusta, kuna paljud investeeringud on tehtud *ca* 10 aastat tagasi, kuid kindlasti jääb see alla 11%. Transpordiameti ja OÜ-ga Rail Baltic Estonia koostöös valmis 2020. aastal **Saustinõmme paarisviadukt**.[7] See on esimene Rail Balticu projekti raames valminud viadukt, mis on ühtlasi osa uuest Luige–Saku maantee neljarajalisest lõigust. Projekti näol on tegemist suurepärase näitega Euroopa Liidu fondide omavahelisest täienduvusest ja ühisrahastusest.

Foto: Transpordiamet

- Rongi kasutajate arv on kasvanud aasta-aastalt, ületades 2019. aastal 8,3 miljonit reisijat. Ka 2020. aasta kahel esimesel kuul tõusis rongireisijate arv 10% võrreldes 2019. aastaga. 2020. aasta märtsist alates hakkasid seoses COVID-19ga kasutajate arvud kiiresti langema ning aasta lõpuks oli rongireisijate arv langenud 5,9 miljonini (2,4 miljonit reisijat vähem kui aasta varem), mis viis rongireisijate arvu tagasi 2014. aasta tasemele. 2018–2022 aastatel luuakse suuremate investeerimisprojektide teostamisel (Tallinna-Balti jaama laiendamine, kiiruste tõstmine Tartu ja Narva suunal, reisijate liikumisviiside ühendamine jne) potentsiaal täiendavaks reisijatevedude kasvuks raudteel. Seejuures on vajalik rongipargi suurendamine. 8,8 miljonit rongireisijat 2023. aastal pole prognooside kohaselt enam täidetav, kuna järgnevatel aastatel taastutakse COVID-19 mõjust. 8,8 mln rongireisija eesmärk on eeldatavasti saavutatav 2024. aastal.
- Samas ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaalu suurendamine on jätkuvalt väljakutse. Kuigi alates 2018. a on enamikel maakonnaliinidel bussisõit tasuta ning Tallinnas kehtib tasuta sõit elanikele juba mitu aastat, on märgata langustrendi mõningast pidurdumist, kuid ühistranspordi osakaal liikumisviisides siiski väheneb. COVID-19 pandeemia ei aidanud olukorrale ka kaasa ning ühistranspordi kasutajate arv langes võrreldes 2019. aastaga veelgi. Tööl käimiseks kasutas 2020. a ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 36,9% inimestest (eesmärk 2023 on 50%). Võib kindel olla, et 2023. a eesmärki veel ei täideta, kuid uued meetmed on kavas ning eesmärk on saavutatav kavandatava transpordi ja liikuvuse arengukava raames 2035. aastaks (55%).

[7] https://rbestonia.ee/infokirjad/video-kuidas-valmis-koige-esimene-rail-baltica-pohitrassi-objekt/

Järgnev joonis ilmestab väga hästi, kuidas muutusid inimeste liikumised COVID-19 pandeemia algusest alates – üldiste piirangute tõttu vähenesid liikumised seoses töökohtadega ning ühistranspordipeatustes (ühistranspordiga):



Allikas: *Google Mobility Trends: How has the pandemic changed the movement of people around the world?*[8]

1.1.2. Peamised väljakutsed

- **Suurimad väljakutsed** ühistranspordis on jätkuvalt seotud **hajaasustusega** ning perifeersetes piirkondades elavatele inimeste teeninduskvaliteedi tõstmisega läbi kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja vähendada inimeste sundkulutusi transpordile ning arendades nõudluspõhist transporti, kus see on mõistlik. **Tiheasustuses** on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi kvaliteetse ühistransporditeenuse pakkumise ning linna lähi ühistranspordiühenduste liinivõrgu ja ühistranspordi liikide ülene korraldamine koos ühtse ühistranspordi piletitootega.
- EL projekt *„Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine"*, mis oli osa **Tallinna peatänava projekt**ist, oli kavandatud Tallinna Linnal ellu viia aastatel 2016–2018. 2020. aasta alguse seisuga on selle projekti ellu viimine Tallinna Linna poolt peatatud. Perioodil 2021–2027 EL rahastus on kavandamisel nii rattateede võrgustike linnakeskustes välja arendamiseks kui trammiteede arendusteks, seega väljakutseks on suurematel Eesti linnadel uute säästvat liikuvust toetavate keskkonnasõbralike projektide ettevalmistamine ja ellu viimine.
- **Raudteetaristu** jätkuvaks probleemkohaks on vähese kasutatavusega raudteeliinidel vajadus tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne). Samuti on probleemiks ühetasandilised ristumised, mille eritasandiliseks ehitamine parandaks ohutust kui ka kasutajamugavust. Kaubaveoprognoosid järgnevateks aastateks näitavad küll teatud riskidega mõningase stabiilsuse saavutamist, seevastu reisijateveod jätkavad iga-aastaselt kasvamist. Varasemad väljakutsena väljatoodud Balti jaama ja Pääsküla-Keila raudteelõigu läbilasevõime on lahendamisel ning mainitud investeerimisprojektide teostamisel luuakse 2022. aastaks potentsiaal täiendavaks rongireisijate arvu kasvuks.

[8] https://ourworldindata.org/covid-mobility-trends?fbclid=IwAR3YOtTDUWcbcHRo8vQgkFMhSQ6cGLoLGy9eCSUa-AtjMOXeQcrhKKUqxh4

- **Rattaga tööl käijate osakaalu suurendamine**, kuna Eestis oli vastav näitaja 2020.a vaid 3,1% (aasta varem 2,5%) ning tegelik potentsiaal on realiseerimata. Näiteks Soome ja Taani on tuntud oma väga populaarse ja nutika rattakasutuse poolest. Eesti suurimates linnades puudub sisuliselt rattateede põhivõrgustik, millele rattakasutuse kasv ja kasutamine põhineb. Põhjamaades on potentsiaali realiseerimiseks linnades välja arendatud **eeskujulikud rattateede võrgustikud**, mille osas oleks ka Eestil veel areneda. SF programmperioodil 2021–2027 on suurim väljakutse seega jalgrattateede võrgustiku välja arendamine suuremates Eesti linnades, sh Tallinnas.
- Viimastel aastatel on **läbisõidu kasv maanteedel** olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014–2017 kasvas see kokku 14%. Läbisõitude kasv moodustab aastate jooksul ca 85%–99% SKP-st. See tähendab, et 2014–2020 aastate planeeritud läbisõitude kasv on juba tänaseks ületatud ehk kasutusele võetud meetmed pole olnud piisavad autokasutamise kasvu pidurdamiseks.

1.2. Hindamised ja tõhustamiskavad

2020. aastal hindamisi läbi ei viidud ning tõhustamiskavasid ei koostatud. Küll aga valmis transpordi ja liikuvuse arengukava koostamise raames arengukava sisenduuring[9] ITF/OECD poolt. Sisenduuringu soovitusi on arvestatud osaliselt ka uue arengukava koostamisel.

2. Transpordi tulemusvaldkonnaga seotud programm

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
Peavastutaja	MKM
Kaasatud asutused	Transpordiamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

2.1. Transpordi programmi eesmärkide saavutamise ja eelarve täitmise analüüs

*Tabel 2. Programmi tasandi mõõdikute ja eelarve täitmine**

Mõõdik	Trend	Vahetase 2019	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Eelarve							
Kulud			-459 637				
Investeeringud			-196 698				
Eelarve täitmine (tegelik)							
Kulud			-417 157				
Investeeringud			-178 957				
RES			-432 421	-449 594	-448 346	-403 695	–
Liiklussurmade vähenemine, 3 viimase aasta keskmine hukkunute arv (raudteel[10] ja maanteel[11])	↘	66,67	67	⩽55 (ainult mnt 48)	⩽52 (ainult mnt 46)	⩽50 (ainult mnt 44)	⩽48 (ainult mnt 42)

[9] https://mkm.ee/sites/default/files/lisa_1._arengukava_sisenduuring_itfoecd_ee.pdf
[10] https://ttja.ee/et/ettevottele-organisatsioonile/raudteeohutus-onnetuste-statitistika/onnetuste-statistika ja https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/liiklusonnetuste-statistika
[11] https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika

Transpordisektori energiakulu[12] (tuhat TJ) **väheneb või jääb samaks võrreldes 2012.aastaga**	↘	34,83 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%[13]	↘	11,7%	9,6%	12,0%	12,0%	⩽12,0%	⩽12,0%
Kaubaveomaht, tuhat tonni	↘	56 434	39 433	–	–	–	–

Allikas: MKM ja SJIS
** eelarvesummad on tabelis toodud tuhandetes eurodes*

Liiklussurmade vähenemine – 2020. aasta tulemuste langus võrreldes 2019. aasta numbritega on seotud 2019. aasta maanteeliikluses keskmiselt madalama hukkunute arvuga (52), samas kui 2020. aastal oli vastav number 60. Samuti, kuna indikaator vaatab viimast kolme aastat, siis andis tooni 2017. aasta madal maanteeliikluses hukkunute arv - 48. Kuna raudteeõnnetustes hukkunute arvud on võrreldes maanteeliikluses hukkunutega väiksemad, on peamine indikaatori kõikumise põhjus maanteetranspordi väheses ohutuses. Raudteel toimunud juhtumite statistika - rongi ja sõiduki kokkupõrgetes 2020. aastal hukkus 0 ja vigastada sai samuti 0 inimest. 2019. aastal hukkus 0 ja vigastada sai 3 inimest ning 2018. aastal hukkus 2 ning vigastada sai 12. Silmas peab pidama seda, et 2018. a toimus tõsine õnnetusjuhtum Kulna raudteeülesõidukohas, kus veoauto sõitis reisirongile küljelt sisse ja vigastada sai 9 inimest. Raudteel toimunud inimestele otsasõitude puhul on statistika järgmine: 2020. a hukkus 4 ja sai vigastada 3, 2019. a hukkus 7 ja sai vigastada 4 ning 2018. a hukkus 11 ja sai vigastada 5. Raudteel toimunud inimestele otsasõitude puhul on oluline silmas pidada seda, et seal on ka tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumeid, mis on toonud kaasa inimese surma või vigastuse.

Transpordisektori energiakulu – kuna sõidukipargi läbisõidu kasv on u 4-5%, siis kasvab ka transpordi energiatarbimine. 2020. tase võib endiselt olla saavutatav, kuna samaaegselt muutub sõidukipark järkjärgult efektiivsemaks. Energiakulu kasv ja CO_2-emissioonide langus on koos võimalikud, kuna samaaegselt kasvas oluliselt taastuvkütuste kasutamine transpordis.

Transpordi osakaal leibkonna kuludest ei kasva üle 12,0% – Transpordile kuluv osa leibkonna eelarvest näitab, kui kättesaadav on transpordisüsteem. Kui transpordikulude osakaal kasvab liiga suureks, siis see näitab, et ühistransport ei vasta inimeste vajadustele (nt pole sobivaid ühendusi) või maksupoliitika soosib liialt isiklike sõiduautode kasutamist, mis kajastub leibkonna kuludes. Eesmärgiks on transpordikulude osakaalu hoidmine, mis näitab liikuvuskorralduse efektiivsust ning teisalt ka süsteemi kättesaadavust. Kulutuste osatähtsus ühistranspordile on pidevalt 1,4-1,9%, kui kogu transpordikulutuste osakaal on 11,3-11,7%. Suurima osakaaluga on muud kulutused ehk kulutused sõidukitele. Kulutused kütustele on konstantse väärtusega, ca 4,5%. 2019.a seis oli soovitud tulemuse piires. 2020.aastal leibkonna kulutused transpordile vähenesid COVID-19 pandeemia piirangutest tulenevate liikumiste vähenemisest.

Kaubaveomahud on juba 2011.aastast olnud langustrendis (81 miljonit tonni (2011) → 39,43 miljonit tonni (2020)). Kaubaveomahud vähenesid 2020.aastal võrreldes 2019.aastaga ligi 20% ja seda suuresti COVID-19 pandeemia tõttu (suurim kaubavedude langus toimus I kvartalis, kui tervet maailma tabas pandeemia šokk). 2020. aasta Transpordi arengukava sihttasemeni (86 miljonit tonni) ei jõutud nagu oli trendi arvestades eeldada, sest viimaste aastate madalat kaubaveo mahtu saadavad rahvusvaheliselt keerulised suhted Venemaaga, kelle osa kaubamahtude taastumise osas oli oluline eeldus. Kui ida suunaline kaubavedu on endiselt madalseisus, siis arendamisel on põhja-lõuna suunaline Rail Baltica raudteekoridor, mille täiendav eesmärk on olla aina enam domineeriv transpordiliik maanteevedudele. Samuti on võimalused 1520mm raudteega aina enam korraldada riigisisest kaubavedu. Eesti transiidi ja logistikaettevõtetega koostöös on loodud ministri tasemeline Transiidikomisjon, kus koostöös sektoriga erinevaid võimalusi sektori arengu toetamiseks välja töötatakse. Olemasolev transpordi taristu on piisav tänaste kaubavoogude teenindamiseks ning transiitvoogude vähenemise tõttu on olemas ka teatud võimsuste varud. Kasvavaks kaubagrupiks on peale COVID-19 pandeemia lõppu

[12] Eurostat andmebaas: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TEN00124__custom_662216/default/table?lang=en
[13] Eurostat tabel, juurde võib vaadata Statistikaameti tabelit RA0063

konteinerid, mahukaupadest omavad potentsiaali veel väetised ja keemiakaubad. Regioonile avaldaks positiivset mõju ka Tallinna-Helsingi tunneli teostus.

*Tabel 3. Meetmete ja programmi tegevuste mõõdikute ja eelarve täitmine**

Mõõdiku nimi	Trend	Algtase	2019 seis	2020 seis	Sihttase 1 (2021)	Sihttase 2 (2022)	Sihttase 3 (2023)	Sihttase 4 (2024)
Meede: „Liikuvuse korraldamine“								
Eelarve Kulud				-134 547				
Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-122 244				
RES				-131 241	-130 318	-129 901	-129 706	–
Ühistranspordiga tööl käimise osakaalu tõus[14]	↗	20%	20,7% (2018) 20,6% (2019)	18,4%	⩾20,7%	⩾21%	⩾21,5%	⩾22%
Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust (aastate summaarne)[15]	↘	14% (SKP kasv oli 16%)[16]	11,8% (SKP kasv 2017–2019 10,5%)	11	0	7% (SKP kasvuks eeldatakse 2018-2022.a u 5,3%)	<8% (SKP kasvuks eeldatakse 2018-2023.a u 9,5%)[17]	<8%
CO2-ekv vähendada võrreldes 2005.a[18] tasemega (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	2347,2 kt	2369 kt	–	2072 kt	2051 kt	2103 kt	2089 kt
PM2,5-heidet vähendada võrreldes 2005.a tasemega[19] (riigisisene maantee, raudtee, laevandus ja lennundus)	↘	0,732 kt	0,78 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	7,54 kt	–	<13,812 kt	<13,812 kt	<13,812 kt	<13,929 kt
Programmi tegevus: „Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h) ühistranspordi ning nutikate liikuvusahenduste arendamine“								
Eelarve Kulud				-112 309				

[14] 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

[15] 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.

[16] Perioodi 2014-2017 summaarne.

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

[18] 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

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

Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-104 900				
RES				-111 908	-111 534	-111 239	-111 204	–
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta (2018)	↗	1,412	1,476	1,27	1,421	1,424	1,427	1,430
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km (2018)	↗	0,48	0,53	0,4	0,51	0,52	0,53	0,54
Lennukite täitumus tellitud reisi kohta[20] (reisijad reisi kohta)	↗	21,6	22,6	19,1	23,6	23,8	23,9	24,0
Laeva täitumus tellitud reisi kohta[21] (reisijad reisi kohta)	↗	89,2	91,9	80,48	96,1	96,5	97,0	97,5
Programmitegevus: „Liiklusvahendid ja juhid“								
Eelarve Kulud				-22 238				
Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-17 344				
RES				-19 333	-18 784	-18 662	-18 502	–
Sõidueksami esimesel katsel läbimine	↗	51%	50%	52%	>=51%	>=51%	60%	60%
Tehnoülevaatuse esimesel korral läbinud sõidukid	↘	85,7%	84,2%	71,5%[22]	>=84,5%	>=84%	83,5%	83%
Mootorsõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest	↘	0,95%	0,78%	0,89%	<0,95%	<0,95%	<0,85%	0,75%
Veesõiduki joobes[23] juhtimise osakaal kontrollitutest	↘	2%	2,39%	1,9%	<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 osakaal kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise	↘	0,50%	0,68%	0,38%	0,34%	0,33%	0,27%	0,26%
Laevaühenduste tehniliste rikete osakaal kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära	↘	0,30%	0,08%	0,09%	0,21%	0,20%	0,19%	0,18%

[20] Tellitud reisid aastas / aastane reisijate arv
[21] Tellitud reisid aastas / aastane reisijate arv
[22] Transpordiamet: Esimesel korral läbis 71,47% sõidukeid (kokku kõik kategooriad). Kõik, v.a. traktorid, liikurmasinad jne: 70,58%. Traktorid ja liikurmasinad jne: 96,14%.
[23] 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 hakkasid 2020.aastal standardiseeritud kujul koguma VA ja PPA.

jäämise või hilinemise								
Meede: „Kvaliteetne ja ohutu taristu“								
Eelarve Kulud				-325 090				
Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-294 913				
RES				-301 181	-319 276	-318 445	-273 989	–
Taastuvenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest	↗		5,15%	–	10%	8,5%	⩾7,6% (2030.a 14%)	⩾8%
Ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus[24]	↗		38,7%	36,9	38,7%	⩾39,6%	⩾40,5%	⩾41,5%
Riigiteede võrgu seisundi parendamine (IRI, mm/m)	↘		2,62	2,54	⩽2,60	⩽2,57	⩽2,54 (2024.a mõõdetakse)	2,52
TEN-T teede arendamine aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja ohutuse tõstmiseks, 2+2 ja 2+1 teede osakaalu suurendamine[25]	↗		13,34%	15,5%	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	174	203	183	172	162
Reisirongidele kehtestatud maksimaalsed sõidukiirused 120 km/h või rohkem (jaamavahedes)	↗		84,82%	87,13%	86%	87%	88%	88%
Programmi tegevus: „Riigisisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteede ühendused“								
Eelarve Kulud				-273 034				
Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-247 240				
RES				-242 376	-230 400	-178 733	-172 409	–
Riigimaanteede teekatte seisukord paraneb või jääb 2020.a tasemele	Väga hea(IRI <1,5)	25%	26%	29%	29%	29%	30%	30%
	Hea	16%	27%	29%	29%	29%	30%	30%

[24] 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

[25] 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.

	(IRI 1,5-2,59)							
	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 täitmiseosakaal jääb samaks	→	99%	98,38%	99,13%	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 tegevus: „Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine“								
Eelarve Kulud				-52 056				
Eelarve täitmine (tegelik) Kulud				-47 673				
RES				-58 805	-88 876	-139 712	-101 580	–
Rahvusvaheliste alaliste otselennuühenduste arv	↗	26 alalist	28 alalist	15 alalist	≥20 alalist	≥23 alalist	≥24 alalist	≥25 alalist
Rahvusvaheliste reisijate arv lennutranspordis[26]	↗	3 031 119	3 236 142	838 747	748 366**	1 950 000	2 466 000	2 876 000
Rahvusvaheliste reisijate arv sadamates[27] (2017 mõõdetud tase 10 850 603)	→	10 716 557	10 749 076	4 323 163[28]	N/A[29]	N/A	N/A	N/A
Rahvusvaheliste reisijate arv raudteetranspordis (tuhat)[30]	→	107,1 107,4 (2017)	112	20[31]	35***	70	70	70

Allikas: MKM ja SJIS
** eelarvesummad on tabelis toodud tuhandetes eurodes*
*** AS-i Tallinna Lennujaam 24.05.21 uuendatud info*
**** eeldusel, et 2021.aasta teisel poolel reisirongiliiklus taastub*

[26] AS Tallinna Lennujaam andmed (andmed tabelis 4.03.2020 seisuga, hõlmab Tallinna ja Tartu lennujaamu) või Statistikaamet, tabel TS203
[27] 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
[28] Tallinna sadama andmed: https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/01/Tallinna-Sadam-KPI-Q4-2020-EST.pdf
[29] Seoses COVID kriisiga ei ole võimalik konkreetseid arve prognoosida. Tõenäoliselt lähiaastatel reisijate arvud kasvavad ning liiguvad COVID eelsete numbrite taastumise poole.
[30] Statistikaameti andmebaas tabel TS101: VEONDUSETTEVÕTETE SÕITJATEVEDU JA SÕITJAKÄIVE TRANSPORDILIIGI JÄRGI (KVARTALID) http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=TS101
[31] 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.

2.1.1. Programmi mõõdikute analüüs

Ühistranspordiga tööl käimise osakaalu tõus – 2020. aastal vähenes ühistranspordiga tööl käimise osakaal 2,2%. Tehti rohkem kaugtööd ning pendelränne ühistranspordiga piirangute, aga ka võimaliku nakkusohu tõttu vähenes.

Teetranspordi läbisõidu kasv pole suurem kui 75% kuni 2022. aastani, edasi 50% SKP kasvust – viimastel aastatel on läbisõidu kasv maanteedel olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014–2017 kasvas see kokku 14%. See tähendab, et 2014–2020 aasta planeeritud kasv on juba tänaseks ületatud ehk pole astutud piisavalt samme autostumise pidurdamiseks. 2020.a seisuga moodustab viimase kolme aasta teetranspordi läbisõidu kasv 84% SKP-st. Autostumise pidurdamiseks on vajalikud täiendavad meetmed (nii maksumeetmed (auto- ja teekasutusele) kui ka ÜT-kasutamist ja jalgsi liikumise soodustamise meetmeid).

CO_2-ekv vähendada võrreldes 2005.a tasemega – 2020. sihttase on saavutatav. Kui arvestada veel koroonaviiruse mõju ning täiendavat taastuvenergia osakaalu kasvu transpordis, on EKUK prognoosinud 2020. aasta tasemeks 2046 kt.

$PM_{2,5}$-heidet vähendada võrreldes 2005.a tasemega – eesmärk on saada langusesse, kuid praeguste meetmete ja rahaliste vahenditega seda pole võimalik saavutada. Prognoosi kohaselt on $PM_{2,5}$ heitkogused 2020. aastal 0,741-0,733 kt. Transpordi $PM_{2,5}$ heitkogused tekivad erinevate sõidukite heitgaasidest ning sõidukite osade (rehvid, piduriklotsid, sidurikatted jm) ning sõiduteekatete mehaanilisest kulumisest ehk on seotud nii transpordi läbisõiduga kui ka nt naastrehvide kasutamisega.

NO_x vähendada võrreldes 2005.a tasemega – eesmärk ja sihttase on juba saavutatud. Eelkõige tänu heitmestandarditele.

Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta – rongireisijate arvu vähenemine tellitud rong/km kohta oli tingitud COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ning aasta jooksul pidevalt muutunud liikumispiirangutest ja ebastabiilsest olukorrast tingitud inimeste liikumiste vähenemisest.

Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km – maakondlike bussiliinide sõitjate arvu vähenemine km kohta oli tingitud COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ning aasta jooksul pidevalt muutunud liikumispiirangutest ja ebastabiilsest olukorrast tingitud inimeste liikumiste vähenemisest.

Lennukite täitumus tellitud reisi kohta – lennukite täitumuse vähenemine oli tingitud COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ning aasta jooksul pidevalt muutunud liikumispiirangutest ja ebastabiilsest olukorrast tingitud inimeste liikumiste vähenemisest.

Laeva täitumus tellitud reisi kohta – laevade täitumuse vähenemine oli tingitud COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ning aasta jooksul pidevalt muutunud liikumispiirangutest ja ebastabiilsest olukorrast tingitud inimeste liikumiste vähenemisest.

Sõidueksami esimesel katsel läbimine – 2020. aastal võttis eksamikeskus vastu 36 652 sõidueksamit, millest sõidueksami sooritanute arv oli 19 412 ja läbimise protsent kõikide kategooriate lõikes oli 52. Esimesel katsel läbis sõidueksami 58 % juhikandidaatidest. Muret teeb asjaolu, et B kategoorias tuli vastu võtta 4-9 korduseksameid 3661 ja 10> kordus eksameid 260 korda. Järgnevate aastate fookus saab olema autokoolide ja õpetajate kvaliteedi tõus ja koolitus.

Tehnoülevaatuse esimesel korral läbinud sõidukid – võrreldes eelmise kahe aastaga on esimesel korral tehnoülevaatuse läbinud sõidukite protsent oluliselt vähenenud. 2020. aastal läbis esimese korraga tehnoülevaatuse 14,7% vähem sõidukeid, kui 2018. aastal ning 12,7% vähem kui 2019. aastal. Üldiselt vähenes esimesel korral (2018–2019) tehnoülevaatuse läbinud sõidukite protsent peale ülevaatuspunktidesse kaamerate paigaldamist (juulis 2018). Teine suurem muudatus oli järelevalve ümberkorraldamine, kus nüüd on kasutusel karmimad meetodid. Eelnevalt oli järelevalve pigem nõustav, kui karistav, aga nüüd on mindud puhtalt karistamise teed. Nii, et ilmselt nii kaamerate paigaldamisel, kui järelevalve ümberkorraldamisel on siin oma osa.

Mootorsõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest – alkoholi piirmäära ületanud/joobes juhte avastati 6 667. Kõigi kontrollitute hulgas moodustab see 0,89%. Nende osakaal kõigi kontrollitute hulgas ei ole viimastel aastatel oluliselt muutunud.

Veesõiduki joobes juhtimise osakaal kontrollitutest – puhutamisi teostas PPA 2020. aastal kokku 1360, millest joobes veesõidukijuhte oli 26 (1,9%).

Riigisiseste rongide tehniline töökindlus jääb samaks – elektrirongide tehniline töökindlus oli 99,97% ja diiselrongidel 99,90%. Diiselrongide väiksem töökindlus on tingitud asjaolust, et diiselmootorite töökindlus on suurte läbisõitude pealt hakanud vähenema ja lähiaastatel on vajalikud suuremahulised mootorite remondid.

Regionaallendude tehniliste rikete osakaal kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise – kuna tehniliste rikete arv aastas on väike (2019: 10 tk ja 2020: 5 tk), siis väike muutus mõjutab protsenti palju. 2020. aastal oli 50% vähem tehnilisi rikkeid.

Laevaühenduste tehniliste rikete osakaal kogu reisidest, mis põhjustas reisi ära jäämise või hilinemise – kuna tehniliste rikete arv aastas on väike (2019: 10 tk ja 2020: 23 tk), siis väike muutus mõjutab protsenti palju. 2020. aastal esines rohkem tehnilisi rikkeid.

Taastuvenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest – 10% (sh metaankütuste osakaal u 2,17 %) on saavutatav. 2019. aasta tulemus on saavutatud eelkõige tänu biokomponendi vedelkütustele segamiskohustusele ning biometaani transpordis kasutuselevõtule. 2020. aastal sõitis Eestis juba pea 200 biometaani tarbivat bussi.

Ühistranspordi, jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus (programmis 2021– 2024 ümber sõnastatud mõõdik, varasemalt oli mõõdiku nimetus „jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus“) – Ühistranspordi (maismaatransport, saarte vaheline laevaliiklus), jalgsi ja jalgrattaga liikumine vähenes 2020.a kokku 1,8% eeldatavasti seoses COVID-19 pandeemiaga. Samas eraldi jalgrattaga tööl käimine suurenes 0,6% võrreldes 2019. aastaga. Võib öelda, et vähenesid kõik liikumised, kuid proportsionaalselt kasvas autokasutus (sh kasvas eelduslikult just vabaajasõitude osakaal).

Riigiteede võrgu seisundi parendamine – suurim paranemine võrreldes eelmise aastaga toimus tugimaanteedel seoses suurema remonditööde mahuga, ning kõrvalmaanteede tasasus paranes seoses säilitusremondi (pindamise) tööde käigus eelneva tasanduskihi paigaldamisega mitmetel väga ebatasastel teedel. Põhimaanteede keskmine tasasus on väga hea ja see jäi sisuliselt eelmise aastaga samale tasemele ehk remonditööd tasakaalustasid tasasuse halvenemise.

TEN-T teede arendamine aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja ohutuse tõstmiseks, 2+2 ja 2+1 teede osakaalu suurendamine – 2020. aastal valmis Kose-Võõbu 2+2 teelõik 23 km ja Kernu ümbersõit 5 km, kokku 28 km. 2+2 ja 2+1 teede osakaal suurenes 15,5 %-ni.

Taristust tulenevate rongiliiklust takistavate rikete arv – 2020. aasta ja 2019. aasta põhiline riketest tingitud seisakute arv tuli asjaolust, et 2019. aastal oli äikesest tingitud rikete tõttu 65 seisakut, 2020. aastal oli vastav number aga 3.

Reisirongidele kehtestatud maksimaalsed sõidukiirused 120 km/h või rohkem – investeeringuid teostati Tabivere-Kärkna ja Sonda-Kiviõli jaamavahel. 41,6 km tõsteti reisirongide liikumiskiirus 135 km/h.

Riigimaanteede teekatte seisukord paraneb või jääb 2020.a tasemele – **Väga hea tasemega** teekatte osakaalu kasv riigiteedel on tingitud viimasel aastal tugimaanteedel remondi mahtude suurenemise tõttu. **Hea tasemega** teekatte osakaalu kasv riigiteedel on tingitud kõrvalmaanteedel säilitusremondi (pindamise) tööde käigus eelneva tasanduskihi paigaldamisega mitmetel väga ebatasastel teedel ning taastusremondi töödest tugimaanteedel. **Rahuldava tasemega** teekatte osakaalu vähenemine saavutati kuna rahastamismahud olid tagatud. Tasasuse mõistes **halvas ja väga halvas seisukorras** teelõikude osakaal vähenes viimasel aastal tuntavalt tugimaanteedel remondi mahtude suurenemise tõttu ning kõrvalmaanteedel säilitusremondi (pindamise) tööde käigus eelneva tasanduskihi paigaldamisega mitmetel väga ebatasastel teedel.

Raudtee liiklusgraafiku täitmise osakaal jääb samaks – liiklusgraafiku eeldatust paremale täitmisele 2020. aastal aitas oluliselt kaasa vähene lumesadu.

Jäämurde teenuse tagamine – 2020. aastal jäämurret ei toimunud Soome lahel ega ka Pärnu lahel tulenevalt jääkatte puudumisest merel. Niisamuti ei toimunud veeteede taristul ühtki intsidenti.

Rahvusvaheliste alaliste otselennuühenduste arv – Rahvusvaheliste otselennuühenduste arv langes 2020.a seoses COVID-19 pandeemiaga. Kuigi 2021. aastaks planeeritakse otselendude teatavat taastumist (kuni 20), siis 1.03.21 seisuga on Tallinna lennujaamast avatud vaid 10 rahvusvahelist liini ja uute liinide avamist takistavad erinevates riikides kehtivad piirangud reisimise vältimise eesmärgil.

Rahvusvaheliste reisijate arv lennutranspordis – 2020. aastal läbis Tallinna lennujaama 863 585 reisijat (koos siseliinidega), mida oli 74% vähem võrreldes 2019. aastaga. Seoses koroonaviiruse mõjuga lennureisijate ja -operatsioonide arvule, koondas AS Tallinna Lennujaam 2020. aastal 25% töökohadest. 2021. aasta võib kujuneda veelgi keerulisemaks. Lennureisijate arvuks prognoositakse 2021. aastal vaid 748 366.

Rahvusvaheliste reisijate arv sadamates – Reisijate arv vähenes pandeemia mõjul 59% 4,3 mln reisijani, samas laevakülastuste arv langes vaid 9,8% tänu kaubaveo jätkumisele rahvusvahelistel reisiliinidel. Eesti mandri ja suursaarte vaheline reisijate arv vähenes pandeemiaga seotud piirangute tõttu 18% ja sõidukite arv 8%. Reisijate arvu langus tulenes COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ning aasta jooksul pidevalt muutunud liikumispiirangutest ja ebastabiilsest olukorrast tingitud inimeste kindlustunde ja reisimise vähenemisest.

Rahvusvaheliste reisijate arv raudteetranspordis – veebruarist 2020 käis Tallinna-Peterburi-Moskva reisirong 3 korda nädalas ja tipuaegadel (suvel, maipühad, jõulud) igapäevaselt, 17. märtsist 2020 rongiliiklus seoses COVID-iga peatus. Seetõttu olid 2020.a tulemused tagasihoidlikud ning väheneb rahvusvaheliste reisijate arvu prognoos järgnevatel aastatel, kui rongiliiklus taastub, järsult, kuid edasi peaks hoidma stabiilset trendi.

2.1.2. Programmi eelarve täitmise analüüs

Transpordi tulemusvaldkonna 2020. aasta eelarve on täidetud ligikaudu 91% ulatuses, võrreldes lõplikku eelarvet[32] ja eelarve täitmist. Hinnang eelarve täitmisele on MKM seisukohalt hea.

Suuremate transpordi investeeringute kavandamine nõuab alati päris palju aega ning iga konkreetse investeeringu maksumuse täpsuski enne hangete välja kuulutamist jääb vahemikku 10–20%, seega eelarve täitmine 91% on väga hea tulemus. Enamus investeeringute alatäitmist oli seotud eriolukorras saadud lisavahendite kasutamise edasilükkumisega 2021. aastasse tulenevalt kiirest ajagraafikust (nt maanteede projekteerimistööd ja taristu ehitustööde ettevalmistamine, Keri tuletorni rekonstrueerimine). Edasi lükkusid ka jäämurdja Tarmo peamasinate remonttööd, Hundipea sadama investeeringud, STM Baltsafe projekti lõpetamine.

Üldiselt olid suurimad eelarve alatäitmised 2020. aastal MKMis ja selle haldusalas seotud kontoga 45 - erinevad investeeringutoetused ja kontoga 55 - majandamiskulud, kuna koroonapandeemia tõttu jäid ära enamus (välis-)lähetusi ja sisuvaldkondade koolitusi. Niisamuti osutusid 2020. aastal transpordi valdkonnas rahvusvaheliste organisatsioonide tegelikud liikmemaksud planeeritust väiksemaks.

Suurim alatäitmine (84% eelarvest) oli programmi tegevuses „Liiklusvahendid ja juhid“. Suurim alatäitmine oli kulukontol 61 - amortisatsioon (endise Maanteeameti põhivarade amortisatsioon), kus eelarvest täideti 35%. Valitsemisala asutused eelarvestasid põhivara amortisatsiooni, mis on riigieelarves mitterahaline kulu, esimest korda. Kogemuse puudumise tõttu on amortisatsioonikulude eelarved 2020. aastal programmidesse planeeritud ebatäpselt. Alatäitmist oli ka MKM ja haldusala palgakuludes, kus eelarvest täideti 94%.

[32] 2019. aasta jooksul esialgsele eelarvele kogu aasta jooksul tehtud muudatused, sh lisanduvad lisaeelarved ja Vabariigi Valitsuse reservidest saadud vahendid, Vabariigi Valitsuse liigenduse muudatused, ministri liigenduse muudatused, seaduse muudatusega tehtud muudatused jne.

Programmitegevuse „Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteeühendused“ puhul planeeritust vähem kulus ühistranspordi dotatsioone. Dotatsioone kulus vähem kuna teenindati vähem liinikilomeetreid, tehti vähem reise lennukite ja laevadega. Lisaks Virtsu-Kuivastu liinil sõitis suveperioodile Regula vaid juhul, kui sadama alal oli teatud arv liinimeetreid. Ka jäi COVID-19 leviku tõttu liinilt ära Tallinna-Moskva rong ning vähendati Elroni veomahtu.

*Tabel 4. 2020. aasta eelarve täitmine**

Planeerimis-tasand	Nimetus	Vastutaja	Majanduslik sisu	Esialgne eelarve 2020 (RES)	Lõplik eelarve/ sihttase 2020	Tegelik 2020	Tegelik eelarve täitmine %
Tulemus-valdkond	Transport	MKM	Kulud	-432 421	-459 637	-417 157	91%
			Investeeringud	-183 024	-196 698	-178 957	91%
Programm	Transport	MKM	Kulud	-432 421	-459 637	-417 157	91%
			Investeeringud	-183 024	-196 698	-178 957	91%
Meede	Liikuvuse korraldamine	MKM	Kulud	-131 241	-134 547	-123 654	92%
Programmi tegevus	Liikuvusteenuse korraldamine ning arendamine (s.h ühistranspordi ning nutikate liikuvuslahenduste arendamine)	MKM	Kulud	-111 908	-112 309	-104 900	93%
Programmi tegevus	Liiklusvahendid ja juhid	MKM	Kulud	-19 333	-22 238	-18 754	84%
Meede	Kvaliteetne ja ohutu taristu	MKM	Kulud	-301 181	-325 090	-293 503	90%
Programmi tegevus	Riigi sisesed rongi-, lennu-, laeva- ja maanteeühendused (sh Teehoiukava)	MKM	Kulud	-242 376	-273 034	-245 830	90%
Programmi tegevus	Rahvusvaheliste piiriüleste raudtee-, laeva- ja lennuühenduste arendamine	MKM	Kulud	-58 805	-52 056	-47 673	92%

Allikas: SJIS
** eelarvesummad on tabelis toodud tuhandetes eurodes*

TUV ja programmitasandi eelarve täitmise analüüsi on võimalik teha väga üldisel tasemel, kuna 2020. aasta eelarve täitmise andmed selgusid nii hilja, et süvitsi minevat analüüsi tulemusaruande jaoks tähtaegselt enam teha ei jõutud. Sisuliseks analüüsiks on tarvis vaadata eelarvetabelite tuhandete kuluridade sisse. Selleks, et nt meetme “Kvaliteetne ja ohutu taristu” alatäitmise põhjuseid analüüsida, tuleks laskuda süvitsi üksikute kuluridade tasemele, mis ei ole tulemusaruande koostamise ajaraamistikku silmas pidades enam võimalik. Ka segas analüüsi tegemisel asjaolu, et näiteks tuludest sõltuvate kulude lõplik eelarve tekib aruandlusse ühe reana, ilma investeeringu objektikoodideta ja täpsema majandusliku sisuta. Samas täitmine tekib aruandesse detailsemalt ja nii ei ole ilma mahukat lisatööd tegemata võimalik eelarvet ja selle täitmist üksüheselt kokku viia.

Edasi punktis 2.1.2.1. tuuakse olulisim info/analüüs transpordivaldkonniti.

2.1.2.1. Analüüs transpordi valdkondade lõikes

Maanteed

Maanteed (investeeringud ja teehoid)

Riigiteede investeeringud sisaldavad kulutusi riigiteede võrgu säilitamiseks ja arendamiseks. 2020. aastal kujunes riigiteede investeeringute kogumahuks 169,7 miljonit eurot. Kavandatud investeeringute eelarve täideti 94% ulatuses.

Investeeringud riigiteede säilitamisele, mis sisaldavad kulusid erinevatele remondiliikidele, moodustasid 97,3 mln eurot. Sellele lisandusid tegevuskulud riigiteede hooldusele 36,1 mln euro ulatuses. Investeeringud teedevõrgu arendamisele moodustasid 72,4 mln eurot. Arenduskulud sisaldavad lisaks teede projekteerimisele ja ehitusele ka kruusateedele katete ehitamist, müratõkete rajamist ning liiklusohtlike kohtade ümberehitamist.

2020. aastal teostati erinevaid remontöid kokku 1664 km teelõigul. Ehitati 32 km ulatuses neljarajalisi teelõike. Rekonstrueeriti 20 silda ja 124 km ulatuses erinevaid teelõike. Katteid ehitati 187 km kruusateelõigule. Ehitati ümber 38 liiklusohtlikku kohta.

Liiklusohutusprogramm (LOP)

Kolme aasta (2018–2020) keskmisena hukkus 60 (LOP järgne piirarv 50) liiklejat. Kuigi eesmärgid hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate osas täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide (+10), jalgratturite (+1) ja sõitjate (+1) arvud piirarvust kõrgemateks.

- Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2018–2020) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos vähenemise osas jäi täitmata.
- Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 78% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 15% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 7% jäi täitmata või lükkus edasi.
- Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 64% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 27% täideti osaliselt ja 9% jäi täitmata.

Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste tegelik kulu oli 1 422 870 € (prognoos 1 542 500 €).
Alakulu põhjus: elluviimiskavas 2020. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 64%, 24% tegevustest täideti osaliselt ja 12% tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.
LOPi eesmärke kavandades 2015 a. pidasid eksperdid oluliseks lisada RESis kajastamata meetmed, mille mõjul komplektsena oleks ekspertide hinnangul võimalik saavutada eesmärk mitte rohkem kui 50 hukkunut kolme aasta keskmisena aastaks 2020.

Meetmed:
1.1.7.1–1.1.7.4 Nelja suurema linna magistraaltänavate suures ulatuses ohutuks ehitamine;
1.8.17.1 Automaatse sõiduki tehnoülevaatuse kehtivust kontrollida võimaldava elektroonilise järelevalvesüsteemi loomine ja töölerakendamine;
1.8.17.2 Automaatse sõiduki liikluskindlustuse kehtivust kontrollida võimaldava elektroonilise järelevalvesüsteemi loomine ja töölerakendamine;
1.8.18.1 PPA mehitatud järelevalve oluline suurendamine,
1.8.18.2 Automaatse statsionaarse kiirusmõõtesüsteemi hankimine ja paigaldamine Tallinnasse;
1.8.18.3 Mobiilse kiirusmõõtesüsteemi hankimine.

Hetkeseis:
1. Mehitatud järelevalve maht antud kontekstuis märkimisväärselt muutunud ei ole.
2. Tegevused 1.8.17.1 ja 1.8.17.2 jäid täitmata.
3. Automaatse järelevalve osas tulid 2019. a II pooles kasutusse mobiilsed kiiruskaamerad, mis on saanud mõjutada hukkunute arvu poole keskmise arvutamise aja ulatuses.

4. Suurte KOV-e magistraaltänavate ohutuks ehitamise meede on küll olemas, aga välja pakutuga võrreldes oluliselt väiksemas mahus, terviku muutust pole saavutatud, kohati on antud raha liiklusohutust vähe mõjutavatele objektidele.

Kokkuvõtlikult on meetmed rakendunud väga piiratud mahus ja kuna need olid ette nähtud toimima kompleksselt, siis tervikmõju ei saa ka neil märkimisväärne olla.

Raudteed

2020. aastal eraldati riigieelarvest 17 miljonit eurot ASile Eesti Raudtee raudteeseadusest tuleneva nõude täitmiseks, mille kohaselt peab riik tagama, et tavapärastes äritingimustes on avalikku raudteed majandava raudteeinfrastruktuurиettevõtja tulud, mille moodustavad raudteeinfrastruktuuri kasutustasud, muust majandustegevusest saadud kasum ja riigi või muude isikute poolt eraldatud vahendid, ning raudteeinfrastruktuurikulud viieaastase perioodi arvestuses tasakaalus. Kusjuures sellest summast 2 miljonit eurot eraldati raudteeinfrastruktuuri kasututasude alandamisest tuleneva tulu vähenemise katmiseks. AS Eesti Raudtee kasutas eraldatud summad vastavalt sihtotstarbele ära.

Lisaks eraldati 2020. aastal ASile Eesti Raudtee riigieelarvest kolme investeeringuprojekti elluviimiseks kokku 9 409 566 eurot. Haapsalu raudtee II etapi (Turba – Rohuküla) ettevalmistavateks tegevusteks eraldati 2 000 000 eurot, millest kasutati ära 192 713 eurot ja ülejäänud kandus edasi aastasse 2021, mis on ka antud projekti lõppaastaks. Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse tõstmise (135 km/h) projektile eraldati 2 300 000 eurot, lisaks oli võimalik kasutada 31.12.2019 kasutamata jäänud eraldist summas 3 509 566 eurot. Tallinn-Tartu projekti raames kasutati ära aasta jooksul 3 602 964 eurot, projekt peaks kokkuleppe kohaselt lõppema 2022. aastal. Tapa-Narva raudteelõigul kiiruse tõstmise (135 km/h) projektile eraldati 2020. aastal 3 600 000 eurot, millest kasutati ära 2 123 989 eurot. Nii Tallinn-Tartu kui ka Tapa-Narva projektis on suurimaks mahajäämuseks ülesõitude renoveerimine. Kuna peatöövõtja ülesõitude renoveerimisel on pärit teisest EL liikmesriigist, siis COVID-19 pandeemia mõjul on töödega edasijõudmine aeglustunud.

Õhuteed

Riigieelarves kavandati 2020.aastal õhutranspordi toetuseks 4,773 mln eurot ning aastatel 2021–2024 on arvestatud toetuse tõusuga summani 5,733 mln eurot igal aastal. Eesmärgiks oli tuua 2 eraldi lennukit Kärdla ja Kuressaare ning Tallinna vahelistele liinidele. Kui Kärdla suunal jätkas lendamist varasem vedaja, siis Kuressaare liini asus suurema 48-kohalise ja uuema lennukiga teenindama NyxAir OÜ.

2020. aasta oli katsumusterohke, kuivõrd pärast 2019. aastal ajaloo suurima reisijate numbri järel läbis Tallinna lennujaama vaid 863 589 reisijat ja tehti 22 962 lennuoperatsiooni. Riigi sihtfinantseering regionaalsete lennujaamade tegevuskuludeks jäi samale tasemele kui 2019. aastal summas 2,2 mln eurot. Samas tõusis riigi toetus lennundusjulgestuse ja päästekulude toetusena kasvades 2019. aasta tasemelt summalt 6,995 mln eurolt summani 7,420 mln euroni.

2018. a kassapõhises riigieelarves oli Pärnu lennuvälja investeeringutoetuseks määratud 2,7 mln eurot ja aastatel 2019–2022 riigi eelarvestrateegias kavandati tekkepõhiselt 17,3 mln eurot. Pärnu lennuvälja rekonstrueerimistööd lõppevad 2021. aastal. Arvestades tekkepõhise riigieelarve tingimusi tuli ASil Tallinna Lennujaam tagastada 2020. aasta detsembris riigile 1,5 mln eurot. Pärnu lennujaama rekonstrueerimisprojekti eelarve on kokku 18,5 mln eurot.

Suvel valmis Kihnu lennuväljal kopteriplats, mida haldab Kihnu Vallavalitsus. Kopteriplats on rajatud esmaabilendude teenindamiseks, teistele õhusõidukitele on endiselt mõeldud lennuvälja lennurada.

2020. aasta eriolukorra ajal korraldas MKM erakorraliselt ka päästelende eestlaste repatrieerimiseks välisriikidest kogusummas 50 000 eurot (reisijatel oli ka omaosaluse kohustus). Lisaks korraldas MKM eriolukorra järel isikukaitsevahendite transporti Hiinast Eestisse, mille tulemusel transporditi 341 747 kg meditsiinilise vahendeid, sh maskid, kindad jm kogusummas 1,917 mln eurot, millest Euroopa Komisjon hüvitas Eesti riigile 0,591 mln eurot.

ÜFist kaasrahastatavale AS-i Tallinna Lennujaam projektile „Tallinna lennujaama lennuliiklusala keskkonnaseisundi parendamine ja lennuohutuse suurendamine“ oli 2020.aastaks planeeritud ÜF toetust 14,23 miljonit eurot. ÜF väljamakseid teostati 2020.a 2,26 miljoni euro ulatuses. Eelarve alatäitmine oli põhjustatud sellest, et 2020.a eelarvet prognoosides polnud veel teada, et projekt ei lõppe 2020. aastal (2020.a menetleti projekti muudatusi ning 2021.aasta alguses pikendati projekti rakendamise tähtaega 2023.aasta 31.augustini), vaid tegevused jätkuvad 2023.aasta II poolaastani. TERE 2021–2024 programmi raames on uuendatud projekti väljamaksete prognoosi. Projekti raames on alanud teise ehitusetapi ehitustööde riigihanke nr 215130 „Tallinna lennujaama lennuliiklusala keskkonnaseisundi parendamine ja lennuohutuse suurendamine, II ehitusetapp (2019). Ehitustöövõtt“. Hanke raames ehitustööde planeeritud valmimine on 2021. aasta lõpp. Jätkub sadeveesüsteemide arendamisega seotud tehnovõrkude planeerimine ja rajamine. Valminud on reagendiladu ning soetatud on kõik ettenähtud hoolde- ja päästeseadmed.

Veeteed

Riigieelarves kavandati 2020. aastal veetranspordi toetuseks 16,7 mln eurot millest täideti ligikaudu 83%. Väikesaarte parvlaevade parendustöödeks eraldati 78 tuhat eurot, millest täideti 66%.

Keri tuletorni renoveerimiseks eraldati 2 mln eurot, millest täideti 2020. aastal 13 tuhat eurot.

Esimeses etapis peatatakse tuletorni edasine lagunemine. Ettevalmistusi tehti Keril juba 2019. aastal, kui telliti projekteerimistööd, uuendati muinsuskaitse eritingimusi ning teostati torni tehnilise korra ekspertiis. Tuletorni rekonstrueerimistööde esimene etapp kestab aastani 2022 ning läheb kokku maksma umbes 2,1 miljonit eurot, millele lisandub käibemaks. Avariitööde käigus rekonstrueeritakse torni välismüüritis, sisetrepp ning likvideeritakse metallkehandi vee läbijooksud.

Teises etapis taastatakse torn lõplikult. See läheb maksma 2,4 miljonit eurot pluss käibemaks. Täielikuks rekonstrueerimiseks tuleb taastada torni ülejäänud osad - metallkehand, laternaruum ja kuppel ning teha sisetöid. Samuti on teises etapis plaanis taastada täielikult torniga ühenduses olev tiibhoone. Tuletorn peaks lõplikult valmima aastaks 2024.

2020. aasta eriolukorra ajal oli esmatähtis tagada reisijate ja kaupade transport alternatiivselt veeteid pidi ajal, mil riigipiiride ajutisest sulgemisest tulenevalt olid Eestisse suunduvad maismaa transpordikoridorid suletud. Selleks tellis MKM liinivedu sõitjate-, sõidukite ja kaubaveo korraldamiseks rahvusvahelistel parvlaevaliinidel Eesti ja Saksamaa (Paldiski-Sassnitzi liin) ning Eesti ja Soome (Tallinna-Helsingi liin) vahel. Kulud kokku olid 3,8 miljonit eurot.

2020. aasta esimesest aprillist peatati veeteetasude maksmine. Lisaks hüvitati otsetoetusega rahvusvahelisi reise tegevate reisilaevade makstavad sadamatasud kuni 80% ulatuses kogusummas 20 miljonit eurot. Loodi ka rahvusvahelisi reisilaevu teenindava personali jaoks tööjõumaksude hüvitusmeede, et toetada reisilaevandusettevõtteid COVID-19 tingitud mõjude järel.

ÜFist kaasrahastava ASi Saarte Liinid projekti „Avaliku liiniveo teenindamiseks riigi sadamate rekonstrueerimine“ 2020.a ÜF väljamaksed ületasid 12% planeeritut. 2020. a lõpetati Naissaare ja Vikati sadamate rekonstrueerimine. Alustati Kihnu ja Papissaare sadamate rekonstrueerimist. Projekti planeeritav lõpp on 2023.a 31. august.

Lisaks suurendati ASi Saarte Liinid aktsiakapitali 3 miljoni euro võrra, et toetada ettevõtte investeerimisvõimekust COVID-19 järgsel ajal Roomassaare sadamasse. Investeeringu realiseerimine võimaldab Roomassaare sadamal teenindada täiendavaid kaubakoguseid luues võimalused ka täiendava rahavoo tekkeks.

Reisijateveo korraldus

Raudtee reisijateveo osas sõlmiti 2020. aastaks avaliku teenindamise leping ASiga Eesti Liinirongid riigisisese raudtee reisijateveo avalikuks teenindamiseks ja ASi Eesti Raudtee pandi avaliku teenindamise kohustus Eesti piires raudtee reisijateveol rahvusvahelisel liinil Tallinn-Moskva.

ASiga Eesti Liinirongid sõlmitud lepingu alusel planeeris riik tellida 5,9 miljonit rongkilomeetrit ning maksta selle eest avaliku liiniveo toetust 24,37 miljonit eurot. Seoses COVID-19 pandeemiaga vähendati 2020. aasta II

kvartalis veomahtu ja aasta tegelikuks veomahuks kujunes 5,26 miljonit rongkilomeetrit ning avaliku liiniveo toetuseks 24,04 miljonit eurot. Seejuures tuleb arvestada asjaoluga, et piletitulu vähenes võrreldes 2019. aastaga 35% tulenevalt Eestis kehtestatud piirangutest 2020. aasta kevadel ja aasta lõpus. Toetus sõidu kohta oli ligikaudu 5,11 eurot varasema 3,06–3,76 euro asemel.

Tallinna-Moskva rongi osas oli kavas Eesti piires teenindada kokku 100 tuhat rongkilomeetrit ning maksta avaliku liiniveo toetust kokku 500 tuhat eurot. Tegelikuks läbisõiduks kujunes 27 tuhat rongkilomeetrit, kuna märtsis lõpetas Tallinna-Moskva rong sõitmise tulenevalt COVID-19 pandeemiast. 2020. aastal maksti Tallinna-Moskva rongile avaliku liiniveo toetust 226 tuhat eurot.

Maakonnasisese bussitranspordi kasutamine vähenes 2020.a kokku 19 % eeldatavasti seoses COVID-19 pandeemiaga. Liinimaht seevastu kasvas 6,6%. Maakondade vahelises lennuliikluses ja parvlaevaliikluses sõitjate arv vähenes, vastavalt 15% ja 20%. Reisijate arv 2021. aastal stabiliseerub 2019. aasta tasemele.

Tasuta maakondlik transport

Vabariigi Valitsus otsustas alates 2018. aasta teisest poolest võimaldada elanikel tasuta sõita maakondlikel bussiliinidel, nii et riik maksab enamikus piirkondades kõikide ühistranspordi korraldamise kulude eest.

Perioodil 2017–2019 kasvas reisijate poolt tehtud sõitude arv 27%. Kõige rohkem on sõitude arv kasvanud Harjumaal, kus null-eurone bussipilet on ühistranspordi kasutajatele, kes ei ole vanuses 20– 62 eluaastat. Seoses COVID-19 pandeemiaga ja sooviga tagada bussijuhtide ohutus, katkestati piletimüük ja valideerimine kevadel 2020 ja hilissügisel. Sellest lähtuvalt ei kajasta 2020. aasta reisijate poolt tehtud sõitude arv tegelikkust. Kõige suurem sõitude arvu kasv on olud laste ja eakate grupis.

Toetus maakondlikele bussiliinidele on 2017–2020 kasvanud 118 % ehk 25,2 miljonit eurot.

Transpordiamet on analüüsinud tasuta sõiduõiguse ja 2017–2019 maakonnaliinide ümberkorralduste mõju ning esitanud uuringu koos ekspertide hinnanguga MKMile tutvumiseks. Samal ajal on alustatud Eesti ühistranspordi arendamise tegevuskava 2021–2025 koostamist. Tegevuskava ülesanne on täpsustada riiklikes arengukavades (Transpordi ja liikuvuse arengukava, Kliimapoliitika põhisuunised) püstitatud tegevusi säästvate liikumisviiside osakaalu tõstmiseks ning isiklikust sõiduautost sõltuvuse vähendamiseks. Ühistransporditeenuse, transporditaristu ja ruumilise planeerimise efektiivsema korraldamisega on ühistranspordi kasutamine ning selle kombineerimine teiste liikumisviisidega võimalik muuta mugavaks ja kiireks alternatiiviks. Tegevuskava lähtub sihist nihutada vähemalt 10% praegustest (2019) autoga tehtavatest liikumistest ühistransporti ja suurendada ühistranspordi osakaalu motoriseeritud liikumistest 19%-lt 27%-le.

Maakonnasisese bussitranspordi kasutamine vähenes 2020.a kokku 19 % eeldatavasti seoses COVID-19 pandeemiaga. Liinimaht seevastu kasvas 6,6% ja riigi toetus 3,3 miljonit eurot ehk 8%. Kulu per reisija oli 2,68 eurot.

Maakondlikus praamiliikluses sõitjate arv vähenes 17%, toetus kasvas 1,3 miljonit eurot ehk 6%. Toetus reisija kohta oli 10,99 eurot. Eriolukorra ajal katkes ajutiselt praamiliiklus väikesaartega ning vähendati väljumisi suursaartele.

Sõitjate arv **lennuliikluses** vähenes 23%, samal ajal toetuse vajadus kasvas 60% ehk 1,8 miljonit eurot. Toetus sõidu kohta oli 192 eurot. Sõitude arvu languse taga on kevadel välja kuulutatud eriolukord.

2.2. Mõõdikute muutused ja põhjendused

Transpordi programmi 2021–2024 kinnitamisel (majandus- ja taristuministri 29.01.2021 käskkirjaga nr 14):

1. kustutati mõõdik „kaubaveomahud“ kuna kaubaveomahtude kasvu nii olulisel määral nagu TAK eesmärgiks seadis, ei ole võimalik mõjutada. ITF/OECD uuring pakkus järgnevaks perioodiks indikaatorina bruto-tonni rong-kilomeetri ja maantee-kilomeetri kohta. Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 on transpordi tulemusvaldkonna üheks uueks indikaatoriks „**suurendada**

raudteekaubaveo osakaalu tonnkilomeetrites võrreldes maanteetranspordiga“. Uus indikaator võetakse kasutusele uues transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmis perioodil 2022–2025.

2. muudeti mõõdik „jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus“ mõõdikuks „**ühistranspordi, jalgsi ja jalgrattaga (sh mopeedid) tööl käimise osakaalu tõus“**. Arengukava eesmärkide saavutamise edukuse seisukohalt on olulised kõik uues indikaatoris nimetatud liikumisviisid. Analüüsi seisukohalt see sisulist erinevust ei oma kuna eraldi analüüsitakse ikkagi kõiki liikumisviise.

3. Lisad[33]

Lisa 1. Tulemusvaldkonna eesmärgid ja eelarve
Lisa 2. Planeerimistasandite mõõdikute allikad ja metoodika
Lisa 3. Majandusliku sisu eelarve (aastaeelarve täitmise aruanne)

[33] Lisad on informatiivsed ega kuulu ministri poolt kinnitamisele.