

Transpordi ja liikuvuse arengukava

2021-2035



Tallinn 2020

Sisukord

1. SISUKOKKUVÕTE	3
2. Sissejuhatus	5
3. Transpordi ja liikuvuse käsitlus	6
4. Transpordipoliitika üldeesmärk ja valitud arengustsenaarium	7
4.1. Seosed säästva arengu eesmärkidega	11
4.2. Transpordi valdkonna olukorra analüüsi põhijäreldused	11
4.3. Arengukavaga saavutatavad peamised tulemusnäitajad	14
5. Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus	15
5.1. Arengukava juhtimine	17
6. Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu	18
6.1. Keskkonnasäästlik liikuvus linnas ja linnakeskkond	26
6.2. Ohutud teed	29
6.3. Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt	31
6.4. Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport	36
6.5. Eesti linnulennult. (otse)lendudega ühendatud Eesti	40
7. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport	45
8. Arengukava maksumuse prognoos	48
9. DOKUMENDIS KASUTATUD LÜHENDID JA MÕISTED	51
10. Lisa 1. Arengukava sisenduuring ITF/OECD poolt	53
11. Lisa 2. Keskkonnamõjude strateegiline hindamine	54
12. Lisa 3. Ülevaade kaasamisprotsessist	55
13. Lisa 4. Meretranspordipoliitika kontseptsioon	56
14. Lisa 5. Olukorra analüüs ja ülevaade varasematest tulemus- ja mõjuhindamistest	57
15. Lisa 6. Hinnang Transpordi ja liikuvuse arengukavaga kaasnevatele mõjudele	58
16. Lisa 7. Ülevaade valdkonna arengukava mõõdikute metoodikast ja allikatest	59
17. Lisa 8. Arengukava seos teiste arengudokumentidega	60

1. SISUKOKKUVÕTE

Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ohutud, kiired, ligipääsetavad ja kestlikud liikumisvõimalused, võttes sealjuures arvesse erinevate sihtrühmade ning kogukondade vajadusi.

Arengukava peamiseks fookuseks on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk **kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete- jm heitgaaside vähendamise poliitika**¹, et aidata kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele 2030. ja 2050. aastaks. Aktsiisi- ja maksupoliitikas lähtutakse saastaja maksab põhimõttest ja maksustatakse kütuseid vastavalt nende eriheitele ja energiasisaldusele. Tarvilik on võtta kasutusele madala süsinikisisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada energiasäästu eesmarke. Tulenevalt Euroopa Liidu seatud kliimaeesmärkidest (transpordisektor peab vähendama oma heitkoguseid 2050. aastaks 90% ning muutuma eelkõige linnades oluliselt vähem saastavaks, et saavutada kliimanetraalsuse eesmärk) soovime 2035. aastaks vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 23-38 protsenti² võrreldes 2018. aastaga. Täiendavad eesmärgid on seatud avaliku sektori hangetele, mis peavad vastavalt keskkonnahoidlike maanteeõidukite direktiivile³ tagama hangetes keskkonnahoidlike sõidukite osatähtsuste riikidele seatud miinimumeesmärgid aastateks 2025 ja 2030.

Liikuvuspoliitikas toome ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks ning kiiremaks ja ligipääsetavamaks läbi selle ühtse ja targema korralduse ja planeerimise, digitaliseerimise ning nutikama sõiduõiguse ja piletimüügi korralduse. Toetame jalgrattaga ja jalgsi liikumist läbi paremate liikumisvõimaluste ja suurema kasutusmugavuse pakkumise. Soovime kasvatada ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi töөлkäijate osakaalu 38 protsendilt 45-55 protsendini⁴.

Taristuarenduses lähtume terviklike (transpordi)koridoride loogikast ja kavandame taristut multimodaalselt ning arvestame riigikaitse vajadustega. Arendame transpordisüsteemi lähtuvalt pikaajalistest plaanidest säästvalt, nutikalt, kasutajasõbralikult ja kulutõhusalt ning muudame taristul liiklemise kõigi liikluses osalejate jaoks ohutumaks ja säästlike liikumisviiside jaoks atraktiivsemaks (s.o lähtume sõidukita liiklejate vajadustest). Soovime vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena aastaks 2035.

Linnakeskkonnas arendame omavahel ühendatud ja jagatud liikuvust soosivat keskkonda, sh loome lahendusi, mis toetavad rohkem aktiivsete liikumisviiside kasutamist ning erinevate transpordiliikide koostoimet toetavatesse lahendustesse, mis tõstaksid säästlike liikumisviiside

¹ Vt ELi eesmärk on saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus – kasvuhoonegaaside netonullheitega majandus https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_et

² Koosõlas Eesti 2035 strateegia eesmärkidega; konkreetne % selgub arengukava koostamise käigus.

³ Direktiiv (EL) 2019/1161, direktiivi tekst siin: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN>

⁴ Konkreetne % selgub arengukava koostamise käigus.

kasutust autokasutajate arvelt.

Tõstame **raudtee** kiiruseid ja ohutust ning loome uusi ühendusi, et kasvatada raudtee kui keskkonnasõbraliku liikumisviisi kasutust ja suuname konkureeriva alternatiivi korral nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Võtame eesmärgiks jõuda 2035. aastaks Tallinnast Narva ühe tunni ja neljakümne viie minutiga; Tartusse ühe tunni ja kolmekümne minutiga. Vähendame raudtee intensiivsema kasutamise juures selle negatiivset keskkonnamõju ida- ja lõunasuunalise raudtee elektrifitseerimisega. Loome rahvusvahelise rongiühenduse Euroopaga – Rail Baltica.

Arendame **maanteid**, et vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust. Valime projekte lähtuvalt terviklikust sotsiaalmajanduslikust analüüsist.

Maanteede ja raudteede arendamise vajadust hindame komplekselt, kuna kiired, tihedad ja mugavad rongiühendused vähendavad põhimaanteede liikluskoormuse kasvu ning suurendavad liiklusohutust.

Pakkudes kiireid ja keskkonnasäästlikke rongiühendusi, mida hakkab toetama kiire ja mugav kohalik ühistransport (kergrööbastransport, bussiliiklus), saame vähendada isikute poolt sõiduautodele tehtavaid kulutusi, mis ainuüksi Tallinnas ja Harjumaal on ca 1,5 miljardit eurot aastas⁵.

Muudame **meretranspordisektorit** konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendame selle muu taristuga.

Majanduse konkurentsivõime tagamiseks **hoiame Eesti lendudega ühendatuna**, arendame lennundussektori uusi ärisuundaid (nt õhusõidukite hooldusettevõtlus).

⁵ Vt Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

2. Sissejuhatus

Peamine väljakutse jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel on inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, mugav ja ohutu, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnamoormus⁶.

Olulisemad globaalsed arengutrendid⁷, mis transpordisektorit mõjutavad, on:

- piiratud looduslikud ressursid ning keskkonnasõbralik majandus;
- linnastumine koos püüdlusega linnasid inimsõbralikumaks muuta;
- robotiseerimine, automatiseerimine ja digiteerimine, sh andmete turvalisus ja kasutuselevõtt ning avatus;
- jagamismajandus ning e-kaubandus.



Neid trendide arvestades on keskkonnahoidlik transport järgmiste kümnendite transpordipoliitika peamiseks defineerivaks märksõnaks. Kuna Eesti transpordisektor on endiselt väga saastav, on vajalik viia ellu olulisi muutusi, et vähendada märgatavalt transpordi negatiivset keskkonnamõju läbi energiasäästu (sh autota liiklejate turvalise ja mugava liikumise võimaldamise) ja kasvuhoonegaasi heite (KHG) ning välisõhusaasteainete vähendamise. Juhtrolli saab keskkonnahoidlikumale transpordile üleminekul võtta avalik sektor hangete korraldamisel. Sellest tulenevalt käsitleb ka arengukava keskkonnatemaatikaatikat läbivalt kõikides peatükkides.

Teisteks transpordipoliitikale tooni andvateks märksõnadeks on transpordi digiteerimine teenuste kättesaadavuse, mugavuse ja efektiivsuse kasvatamiseks ehk uute teenuste tekkimine, mis omakorda parandab Eesti konkurentsivõimet. Jätkuvalt on oluline liiklemise ohutus ja inimeste tervis. Suuremat tähelepanu saab ligipääsetavus, kvaliteetse ruumi loome ja universaalne disain. Läbivate teemadena käsitletakse neid teemasid sisupeatükkides kogu arengukava ulatuses.

Hästi korraldatud transport sillutab teed majanduskasvule, mispärast on oluline olla hästi ühendatud nii riigi siseselt kui ka muu maailmaga. Geograafilisest asukohast tulenevalt on Eesti transpordikoridoriks Aasia ja Lääne-Euroopa vahel ning oluline vahelüli põhja-lõuna suunal, teenindades kaupade jaotamist Põhjamaadesse, nende riikide eksporti ja importi ning inimeste liikumist. Aegruumiliste vahemaade vähendamine erinevate piirkondade vahel on transpordi

⁶ Vastavalt 2020. aastal Euroopa Komisjonis valmivale Aruka ja jätkusuutliku transpordiarengukavale tuleb „transpordisektorit ... muuta arukamaks, digitaalsemaks ja kaasavamaks ning innovatsioonivaldkonnas juhtivaks sektoriks.“

⁷ ITF Transport Outlook 2019.

https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019_transp_outlook-en-2019-en

võimalus soodustada majandustegevust. Hästi korraldatud transport võimaldab efektiivset ligipääsu tööturule ja avalikele teenustele ning toetab turismi ja aitab kaasa kaupade kiirele liikumisele.

Liikuvusteenused peavad olema heal tasemel nii linnas kui ka maapiirkondades, valides kõige tõhusama viisi nende korralduseks. Ühtselt ja nutikalt korraldatud transpordisüsteem, digivõimaluste kasutamine, nt nõudepõhise transpordi rakendamine, võib aidata kaasa Eesti tasakaalustatumale arengule. Targa transpordikorralduse aluseks on andmetel põhinev planeerimine ja tegelike liikumisvajadustega arvestamine. Paralleelselt peab tähelepanu pöörama inimeste liikuvuse efektiivsemale ja mugavamale korraldusele ning sundliikumiste vähendamisele, nt soodustades kaugtööd, erinevate (riigi-)teenuste laialdasemat digiteerimist, ostude tegemise suunamist e-kanalitesse jne.

3. Transpordi ja liikuvuse käsitlus

Arengukavas tuuakse välja transpordipoliitika üldeesmärgid ja indikaatorid, kirjeldatakse transpordi riiklikku korraldust ja juhtimismudelit, taristu arendamise põhimõtteid, liikuvusteenuste korraldamise eesmärke ning hinnatakse arengukava elluviimise maksumust.

Arengukava jaguneb sisuliste eesmärkide seadmisel kaheks osaks: transpordi taristu ja liikuvus. Taolise liigenduse eesmärgiks on käsitleda kõiki transpordiliike koos, ühtlustada planeerimispõhimõtteid ning suurendada liikumisviiside vahelist sünergia.

Taristupeatükis kirjeldame, kuidas korraldada kvaliteetset, ohutut, nutikat ja kestlikku taristut, et tagada mugavaid ja kulutõhusaid ühendusi nii Eesti siseselt kui ka rahvusvaheliselt.

Liikuvuse korraldamise peatükis seame eesmärgiks liikuvusteenuse parema organiseerimise. See tähendab teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse tagamist targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse, efektiivsema ja ohutuma liikuvuse planeerimise, liikumiste asendamise, transpordisüsteemi omavahelise ühilduvuse ja nutikate lahenduste kasutamise abil.

Kuna ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjumaa piirkonnas ning veelgi enam kõikides linnapiirkondades kokku, oleme pühendanud eraldi alapeatüki just linnalisele liikuvusele.

Arengukava sisu paremaks loetavuseks ja arusaadavuseks selgitame alljärgnevalt arengukava mõningaid fookustermineid.

Liikuvus tähendab võimet liikuda ühest kohast teise, kasutades ühte või mitut transpordiliiki ja teenuseid inimeste liikumisvajaduste rahuldamiseks.

Säästev linnaline liikuvus lähtub linnapiirkondade elamisväärsest ja toimivusest, arvestades mitmekülgset inimeste ja kaupade liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

Ligipääsetavus tähendab kogu elanikkonna kaasatust elu- ja infokeskkonda. See tähendab, et

kõikidele inimestele on olenemata nende vanusest või tervislikust seisundist tagatud võrdsed võimalused ühiskonnaelust osa võtta. Transpordivaldkonnas tähendab see järgmist:

- Kaasava disaini printsiibi järgimist transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni)
- Liikumisinfor (sh piletimüük) on kõigile kättesaadav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis)

Säästev transport on arengusuund, mis eelistab inimeste ja kaubaveol väiksema energiatarbe, ressursikulu (sh maakasutuse) ja keskkonnamõjuga (sh sõiduki kogu elukaare keskkonnamõju⁸) transpordiliike. Üldiselt peetakse väiksema keskkonnamõjuga⁹ transpordiliikideks raudteetransporti ja veetransporti. Kõige energiakulukamad transpordiliigid on maanteetransport ja õhustransport, säästvuse seisukohalt on olulisemad ühistransport ja kergliiklus (kõndimine, jalgrattasõit, kergliikurid jne).

Liikluse, maakasutuse ja majanduse planeerimist viisil, et vajadus isikliku auto ja kaubavedude järele oleks võimalikult väike, nimetatakse säästvaks transpordipoliitikaks. Seeläbi on soositud mitmekesine elukeskkond, kus on mugav ja kiire ühistransport, turvaline ning tihe jalgratta- ja kõnniteede võrgustik ning aktiivne autode ühiskasutus.

Kui läbivalt on peatükkides sõnastatud põhimõtted suunatud kõigile transpordiliikidele, siis viienda peatüki alapeatükid käsitlevad iga transpordiliigi taristut detailselt.

Arengukava koostatakse 15 aastaks, lähtudes transpordi valdkonna eripärast kavandada keskmisest pikema aja jooksul taristu investeeringuid ja hoida sihti EL pikaajalistel eesmärkidel.

Igas peatükis ja alapeatükis tuuakse välja alaeesmärgid koos vastavate indikaatoritega.

4. Transpordipoliitika üldeesmärk ja valitud arengustsenaarium

Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.

Arengukava korralduslik fookus on riigi transpordi planeerimise ja modelleerimise kompetentsi kasvatamisel, mille toel kujundada poliitikat ning tagada parem seos rakendatavate tegevuste ja strateegiliste eesmärkide saavutamise vahel. Transpordiliikide üleseks planeerimiseks ning tõhusamaks poliitikate rakendamiseks tuleb reformida riigi transpordialast institutsionaalset

⁸ Keskkonnahoidlike maanteesõidukite direktiivi alusel on defineeritud ka see, kuidas keskkonnahoidlike sõidukite puhul võtta arvesse sõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning CO₂ ja teatavate saasteainete heidet, eesmärgiga edendada ja stimuleerida keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust liidu keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikatesse.

⁹ <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page027.html>

struktuuri, liites strateegilise planeerimise kompetentsi ühte asutusse. Seda eesmärki tuleks järgida ka kohalikul tasandil. Koos planeerimiskompetentsi kasvatamisega tuleb uuendada ja ajakohastada infrastruktuuri rahastamispehimõtteid, sh tõhustada varahaldust. Rakendada "kasutaja maksab" printsiipi, et katta taristukulused ning tagada võimekus edaspidisteks investeringuteks ja jätkusuutlikkus taristu ülalpidamiseks.

Arengukava pehimõtted ja tegevussuunad:

- **Kasvuhoonegaaside ehk CO₂e heite vähendamise¹⁰ poliitika.** Eesmärgiks on transpordivahendite keskkonnajalajälje vähendamine. Maanteetranspordi keskkonnajalajälje vähendamiseks kehtestatakse teekasutustasud saastennormide, CO₂e heite, läbisõidu ja taristu koormuse alusel. Aktsiisi- ja maksupoliitikas lähtutakse "saastaja maksab" pehimõtetest ning maksustatakse kütuseid vastavalt nende CO₂ eriheitele ja energiasisaldusele. Tarvilik on lisaks madala süsinikusisaldusega kütuste kasutusele võtmisele tõsta efektiivsust kõikides transpordiliikides, moderniseerida sõidukiparki, kasutada kõrge energiasisaldusega kütuseid ning vähendada sundliikumisi, et saavutada energiasäästu¹¹ eesmäärke. Avaliku sektori hangetes tuleb tagada teatud hanke piirmäärade ületamise korral riiklike eesmärkide täitmine aastateks 2025 ja 2030¹². Näiteks tuleb tagada, et sellistes hangetes on alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025 vähemalt 23,1% keskkonnahoidlike kergsõidukeid, 7% keskkonnahoidlike veokeid ja 31% keskkonnahoidlike busse. Busside puhul tuleb sealjuures pool eesmärgist tagada null-heitega busside abil. Aastaks 2030 on eesmärgid vastavalt 2,1%, 9% ja 43%. Läbiva pehimõttena peame oluliseks, et transpordivahendite disainimisel tuleb arvesse võtta ringmajanduse pehimõtteid tõhustamiseks loodusressursi kasutust, sh suurendades teisese toorme kasutust. Teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise direktiivi kohaselt (NEC) tuleb tähelepanu pöörata ka Eestile aastaks 2030 kehtestatud eesmärkide õhusaasteainete heitkoguste vähendamise kohustuse täitmisele võrreldes 2005. aasta tasemega (ÕVP)¹³.
- Kaubaveos¹⁴ eelisarendatakse mere- ja raudteevedu kui kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning kujundatakse ökonoomset kaubavedu võimaldavalt multimodaalset taristut. Ka Euroopa Komisjoni Rohelise kokkuleppe üks eesmärkidest on olulise osa praegu 75% mööda maanteid toimuvatest vedudest suunata üle raudteele või merele.

¹⁰ Jagatud kohustuse määruse otsuse alusel, 4062018/842/EL406/2009/EÜ.

¹¹ Energiatõhususe direktiivi alusel, 2012/27/EL.

¹² Direktiivi (EL) 2019/1161 lisad 3 ja 4.

¹³ Juhul, kui meetmed rakendatakse ÖVP stsenaariumis ettenähtud mahus, peaks sellega kaasnema transpordi valdkonna NO_x heite vähenemine 2030. aastaks vähemalt 39%, SO₂ heite vähenemine 86%, LOÜ heite vähenemine 64%, PM_{2.5} heite vähenemine 41% ning NH₃ heite vähenemine 47%. Vähendamismeetmete efektiivsus ning saasteainete heite vähenemise efekt on saavutatav meetmete kompleksel rakendamisel, ainult mõne meetme rakendamine sellist ulatuslikku heidete vähenemist transpordi valdkonnast tõenäoliselt kaasa ei too.

¹⁴ Sh riigisiselt.

Kaupade liikumine läbi Eesti võimaldab ettevõtetel pakkuda oma klientidele kõrgema lisandväärtusega¹⁵ teenuseid kui vaid transiit.

- Transporditaristut kavandatakse selliselt, et see oleks mugav, ligipääsetav ja ohutu kõikidele, sh puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele¹⁶. Läbivalt pööratakse taristu rajamisel tähelepanu ka kvaliteetse ruumi loomisele, et **avalik ruum ja teenused oleksid kõikidele inimestele olemata vanusest ja füüsilistest eripäradest ja erivajadustest ligipääsetavad** (sh teed ja tänavad, ühistranspordipeatused ja sõlmpunktid, [ühistranspordi] sõiduvahendid) ning mugavad ja meeldivad kasutada. See eeldab teenusedisaini ning ligipääsetavuse ja universaalse disaini põhimõtete rakendamist transpordipoliitika loomuliku osana, seades esikohale avaliku sektori eeskuju.
- Taristu ja liikuvusteenuste kujundamisel peab tagama ohutud¹⁷ liikumisvõimalused kõigile. Tähelepanu tuleb pöörata ka transpordivaldkonna töökeskkonnaga seotud heaolule, sh töövõime säilitamisele¹⁸ ning ohutusosalase järelevalve tõhustamisele.
- Liikuvusteenuste kujundamisel arvestatakse rahvastiku trendidega sh vanuse ja arvuga, elupiirkondade asustustihedusega, liikuvusnõudluse, sihtkohtade, sõlmpunktidega ning mahtudega, et pakkuda sobivat, vajadustest lähtuvalt teenust. Ennustamatu või ebaregulaarse nõudluse korral võimaldatakse Eesti siseselt ka graafikupõhisele ühistranspordile alternatiivne, nt **nõudepõhise transporditeenuse pakkumist**. See tagab võimaluse inimestel liikuda just siis, kui teenust vajatakse.
- **Nutikas ja andmetel põhinev taristu planeerimine**, mis on seotud jätkusuutliku maa kasutusega ja transpordikorraldusega on osa edukast transpordipoliitikast. Hästi läbi mõeldud ruumiotsused, eelkõige tiheasustusega piirkondades, ning nendest tulenev kvaliteetne ruumiline keskkond ja transporditaristu (planeerimise liikuvushierarhia: jalgsi, jalgrattaga, ühistransport ja siis muu) aitavad parendada inimeste heaolu ja vähendada õhusaaste ning müraga seotud negatiivset mõju tervisele ning keskkonnale, toetades ka majanduse arengut. Taristu planeerimisel kaalutakse ka digitaalseid alternatiive (nt ummikute vähendamiseks juhtida liiklust nutikamalt).

¹⁵ Nt täiendav töötlemine, komplekteerimine, ümberpakkimine jne. Arendades transiitkaupade töötlemisega seotud tööstust ja teenuseid loome uusi ärimudeleid, täiendavaid töökohti, meelitame lisainvesteeringuid, mis läbi suureneb ka maksude laekumine riigile.

¹⁶ 8-80 linnaplaneerimise printsiip, kooskõlas ligipääsetavuse direktiiviga 2019/882

¹⁷ Lähtuvalt Liiklusohutusprogrammis kokkulepitust https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/liiklusohutusprogramm_2016-2025.pdf

¹⁸ Tööinspektsiooni statistika näitab, et transpordi ja ka merenduse valdkonnas töötavad inimesed on rohkem ohustatud, nt Töökeskkonna ülevaade 2019 https://www.ti.ee/sites/default/files/dokumentid/Meedia_ja_statistika/Uuringud_ja_ulevaated/TOOKESKOND_A4_2020_eestikeeles.pdf ja tööõnnetuste statistika <https://www.ti.ee/et/statistika/toonnetused>, kus veonduse ja laondusega seotud valdkonnad on esiviisikus.

- **Jagatud liikuvuse edendamine.** Eesmärgiks on säästvat arengut toetavate väärtushinnangute kujundamine ja teadlikkuse tõstmine ning nendele põhimõtetele vastavate liikuvusvõimaluste arendamine. Autoliiklusele suunatud teede eelisarendamine võib olla põhjendatud hajaasustusega piirkondades, kus ühistranspordi ühendusi või kergliiklusteid pole mõistlik luua. Sealjuures on oluline ka suunata autokasutajaid reise jagama. Riigi roll on olla suunanäitaja ning andmete pakkuja erasektorile erinevate liikuvusteenuste arendamiseks. Ühistransporditeenuste ühildamine ning planeerimise ühtlustamine (ühistranspordikeskused jmt) ning ühtse multimodaalse piletisüsteemi loomine.
- Transpordivaldkonna (jätkusuutlikuks) arenguks on tähtis rääkida kaasa transpordialase haridus- ja teadustegevuse suundade seadmisel. Riigi jaoks on oluline fookus targa liikuvuse¹⁹ kompetentsi kasvatamine, sh võttes nutikate liikuvuslahenduste arendamisel arvesse erinevate valdkondade (nt energeetika, keskkonnanohiu, ehituse ja transpordi vahel) aspekte. Samuti panustab riik koostöös erasektoriga rakendusuuringutesse ja tegelike empiiriliste pilootprojektide läbiviimisse, et leida tippteadusele reaalelulisi rakendusi ja arendada koostööd erasektoriga nende turule viimiseks. Soovitatud suundadeks, mida teadus- ja arendustegevuses edendada on uued keskkonnasäästlikud kütused, “liikuvus kui teenus” jm uudse tehnoloogia lahendused, isejuhtivad sõidukid (maal, õhus ja vees), materjalide taaskasutus transporditaristu ehitustehnoloogias ning liiklusohutust suurendavad lahendused inimese, taristu ja sõiduki tarbeks. Üha enam on tarvis eksperte, kelle teadmised ei piirdu vaid spetsiifilise valdkonnaga, vaid hõlmavad protsessijuhtimise, tootearenduse, disaini ning tootmise digitaliseerimist, samuti transpordipoliitika sotsiaalsete mõjude tundmist ning oskusi teenusedisaini rakendamiseks.
- **Riigisektor näitab** keskkonnasäästliku käitumisega transpordi korraldamisel ja erinevate transpordiliikide kasutamisel **eeskuj** (nt keskkonnasõbralike hangete näol jne). Sellele aitavad kaasa nii keskkonnahoidlike maanteeõidukite direktiivi alusel rakendatavad keskkonnahoidlikud maanteeõidukite hanked kui ka era- ja äri sektor, kes saaksid luua sünergia riigi poolt võetud eesmärkidega.
- Taristuinvesteeringute planeerimisel arvestatakse **riigikaitsealaste nõuetega** ja tehakse selle alal koostööd Kaitseministeeriumi ja Kaitseministeeriumi valitsemisalaga. Arvestame transporditaristu planeerimisel, projekteerimisel ja ehitamisel muuhulgas Euroopa Liidu kahese kasutuse nõudeid²⁰.

¹⁹ Osana niinimetatud targa linna valdkondadest. Vt rohkem: <https://www.etis.ec/DownloadPublic/a0058268-a17d-47cd-b387-ef84c11a33ea?name=p352-Soe.pdf&type=application%2Fpdf>

²⁰ Commission Implementing Regulation (EU) .../..., specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of dual-use infrastructure actions pursuant to [Regulation No XXX/2019 of the European Parliament and of the Council]

4.1. Seosed säästva arengu eesmärkidega

Muudame maailma: Säästva arengu tegevuskava aastaks 2030²¹ eesmärkidest on arengukaval kõige tugevam seos eesmärgiga nr 11: **Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ning säästvaks**. Linnas saab transpordi valdkonnas iseloomustada seda järgmiste näitajatega: peenosakeste (PM₁₀ ja PM_{2,5}) heide; liiklusõnnetustes kannatanud inimesed linnades; ühissõidukitega, jalgrattaga või jalgsi tööl käijad. Linnaõhu kvaliteeti mõjutavad nii transpordiliigi valik (auto, ühistransport, jalgratas või jalgsi käimine) kui ka kasutatav kütus/energiaallikas.

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

Arengukavaga on kavas suurendada transpordi keskkonnasõbralikkust ning suunata alternatiivsete kütuseliikide tarbimisele. Täpsemad meetmed transpordis töötatakse välja koostöös Keskkonnaministeeriumiga.

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

4.2. Transpordi valdkonna olukorra analüüsi põhijäreldused

Üldistatud olukorra analüüsi põhilised järeldused Transpordi arengukava 2014-2020 ja struktuurivahendite rakenduskava täitmise osas on järgmised²²:

- TEN-T (üleeuroopaline transpordivõrgustik) võrgustiku teede seisukord on tänu viimastel aastatel tehtud suurtele investeeringutele taristusse väga hea. 2019. aastal moodustasid halvas seisus TEN-T võrgustikku kuuluvad teed vaid 0,7% kogu riigiteede võrgust, mis on 10,3% võrra parem, kui 2018. aasta eesmärgiks seatud 11%. 2027. aasta lõpuks võib halvas seisus teede osakaal taas veidi tõusta, kuna paljud investeeringud on tehtud ca 10 aastat tagasi, kuid prognoositavalt jääb see alla 11%. Kuigi TEN-T teede seisukord on väga hea, siis ei täida Eesti veel TEN-T määruse²³ nõudeid teede osas. Sh tuleb pingutada, et täita 2030. aastaks seatud põhivõrgu väljaehitamise kohtustust (öko-duktid, mahasõidud, eritasandlised ristmikud jne).

²¹ https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/SA_eesti/saastva_arengu_tegevuskava_2030_uro_et.pdf

²² Allikaks on tulemusvaldkonna aruanne. Detailsed aruanded on kättesaadavad aadressil: <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/transport>

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:02013R1315-20190306&from=EN>

- Rongikasutajate arv on iga-aastaselt kasvanud. 2019. aastal ületas reisijate arv 8,3 miljoni piiri. Eesmärk, 8,8 miljonit rongireisijat 2020. aastal, oleks olnud ilma COVID-19 kriisita täidetav.
- Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on jätkuvalt probleemne. Kuigi alates 2018. a on enamikel maakonnaliinidel bussisõit reisijatele tasuta ning Tallinnas kehtib tasuta sõit elanikele juba varasemast, ei ole saavutatud ühistranspordi kasutatavuse fundamentaalset tõusu ja eelistamist²⁴. Tööl käimiseks kasutas 2019. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 38,8% inimestest (eesmärk 2023. aastaks on 50%) ning osakaal on langev. Suure tõenäosusega 2023. aasta eesmärki ei täideta, kui vahepeal ei tehta olulisel määral ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamist.
- 2019. aasta kaubaveo mahud on sarnasel tasemel võrreldes eelnevate aastatega (50 miljonit tonni). 2020. aasta sihttasemeni (86 miljonit tonni) jõuda ei ole ida-lääne suunalise kaubavoo taastumiseta hetkel realistlik.

Peamised väljakutsed

- Suurimad väljakutsed ühistranspordis on jätkuvalt seotud hajaasustusega ning perifeersetes piirkondades teeninduskvaliteedi tagamise ja tõstmisega kulutõhusa ühistranspordi korralduse ning vajaduspõhise liinivõrgu loomise abil. Sealhulgas tuleb läheneda ühistranspordi korraldusele vajaduspõhiselt ning arendades nõudluspõhist transporti seal, kus mõistlik. Tiheasustusaladel on suurim väljakutse isiklike sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine, pendelrändes kvaliteetse, regionaalselt integreeritud ühistransporditeenuse pakkumise teel.
- Probleem on ka ühistranspordipeatuste ligipääsetavusega. Koostöös Sotsiaalministeeriumiga on hinnatud 767 erinevat ühistranspordipeatust, ülekäigu- ja invaparkimiskohta. Hindamise tulemusel saab öelda, et ligipääsetavuse tase on piirkondade ja erinevat tüüpi objektide lõikes ebaühtlane. Erinevate kasutajate (sh nt laste, lapsevankriga liikujate, erivajadusega inimeste ja eakate) tervikteekonnast lähtuvate vajadustega ei ole alati arvestatud²⁵.

²⁴ Kuigi Tallinnas ja enamikes maakondades on bussisõit tasuta, siis olenemata sellest, et ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjumaa piirkonnas, on Harjumaal bussisõit tasuline. Samuti on see tasuline nt harjumaalastele, kes pole Tallinna elanikud.

²⁵ Bussipeatused. Hinnati 401 peatust 16 tuhandest. Linnades asuvad peatused 61% ja maal asuvad peatused 56% ulatuses ligipääsetavad. Põhilisteks puudusteks on: puuduvad ootekojad ja ooteplatvormid, puuduv valgustus, läbimatu teekate; Jaamahooned. Hinnati 47 jaamahoonet. Keskmine skoor 51-58%. Põhilisteks puudusteks on: hoone märgatavus, hoone sissepääsu olukord, teeninduslettide kõrgus ja teabe kättesaadavus; Ülekäigurajad. Hinnati 197 ülekäiku, keskmine skoor 59%. Põhilisteks puudusteks on: kõrged või järsud äärekivid, ebakorrektnes sebratähistus, vähene helisignaali kasutamine.; Raudtee- ja trammipeatused. Hinnati 88 peatust, keskmine skoor 80%. Rekonstrueerimine on toimunud viimase 5-6 aasta jooksul, mil on kehtinud uus ehitusmäärus

- Raudtee taristu probleemkohaks teatud suundades on läbilaskevõime, mis takistab omakorda kiiruseid tõsta. Läbilaskevõime tagamine on võtmeküsimuseks liikluse tihenemisel. Ülejäänud raudteeliinid on pigem alakasutatud ehk nende kasutamist tuleb muuta atraktiivsemaks ka kaubavedudeks ning investeringute teostamisel on vajalik tagada optimaalne taristu konfiguratsioon (st vajadusel²⁶ vähendada jaamade ja/või raudteede arvu, konsolideerida samaväärseid jaamaparkide funktsionaalsusi ühte asukohta jne).
- Jalgrattaga tööl käijate osakaal on endiselt madal ehk vaid ligi 2,5% ning tegelik potentsiaal on realiseerimata (nt rattakasutuse ja rongi ühendusvõimaluste realiseerimise osas). Näiteks Soome ja Taani on tuntud väga populaarse ja nutika rattakasutuse poolest, nt Helsingis kasutab ratast 10% tööl käijatest. Eesti suurimates linnakeskustes on ohutut rattakasutust võimaldav rattateede ja parkimisvõimaluste võrgustik lünklik. Suuremate teede projekteerimisel tuleb luua seosed olemasolevate rattateedega või nende puudumise korral luua rattateed eraldiseisvalt. Seda soovitab ka ametlikult Euroopa Komisjon²⁷ lähtuvalt COVID-19 kontekstist, kus ohutum liikumisvõimalus peaks olema just aktiivne liikuvus, s.o selle soodustamiseks võiksid linnapiirkonnad kaaluda kõnniteede ajutist laiendamist ja näha teedel ette suurem ala aktiivse liikuvuse võimalustele, et hõlbustada inimeste ohutut ja tõhusat liikumist, vähendades samas sõidukite kiiruspiiranguid suurema aktiivse liikuvusega piirkondades.
- Viimastel aastatel on läbisõidu kasv maanteedel olnud ca 4% aastas. Perioodil 2014-2017 kasvas läbisõit kokku 14%. See tähendab, et Transpordi Arengukavaga 2014-2020 perioodi lõpuks prognoositud kasv on tänaseks ületatud.

<i>Indikaator</i>	Tegelik 2017	Tegelik 2018	Tegelik 2019	Sihttase 2020
<i>Lüklusõnnetustes hukkunute arv kolme aasta keskmisena</i> <i>Allikas: Maanteeamet</i>	60	62	55,6	≤ 50
<i>Ettevõtte juhtide hinnang Eesti transpordisüsteemile, rahuloluindeks</i> <i>Allikas: World Economic Forum, Global Competitiveness Index¹</i>	4,9	55,76 ²⁸ (sihttase 2018 4,6)	55,7	56 ²⁹
<i>Ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käijate hulgas, %</i>	20	20,7	20,6	25

²⁶ Lähtuvalt eelneva analüüsi tulemustest, et vältida potentsiaalset autostumist toetavat mõju.

²⁷ Euroopa Komisjoni 13.05.2020 suunised transporditeenuste ja -ühenduse järkjärguliseks taastamiseks – COVID-19. (2020/C 169/02)

²⁸ 2018. aastast alates mõõdikute meetodika muutus ja pole enam võrreldav varasemate aastatega. 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 töötada.

²⁹ Transpordi programmis määratud sihttase 2023. aastaks

<i>Allikas: Eesti tööjõuuuring</i>				
Maanteeliikluse keskmine kasv/SKP kasv, kolme aasta keskmisena, %	14/17	14/25,7	-	<11/22
<i>Allikas: Maanteeamet; Statistikaamet</i>				
KHG heitkogused (kt CO₂-ekvivalenti)⁹	2 427,47	2 427,67	-	≤ 2 405
<i>Allikas: Keskkonnaministeerium</i>				

Detailsema analüüsi Eesti transpordipoliitika hetkeseisust koos soovitustega struktuurseteks reformideks on arengukavale koostanud Rahvusvaheline Transpordifoorum (ITF/OECD) ning selle uuringu raport on kättesaadav [Lisas](#).

4.3. Arengukavaga saavutatavad peamised tulemusnäitajad

Arengukava elluviimise eesmärk on tagada kogu transpordisüsteemi ligipääsetavus, ohutus ja nutikus, vähendades samaaegselt transpordisektori kasvuhoonegaase, suunates kaubavood maanteedelt keskkonnahoidlikele alternatiividele, s.o raudteele ja merele. Reisijateveos suurendame ühistranspordi kasutamist ja aktiivseid liikumisviise (käimine, jalgrattasõit jms) ning mikromobiilsuse (nt elektritõukerattad, monorattad) kasutamise kasvu sõiduautode ja neile rajatud ruumi arvelt.

- Transpordi kasvuhoonegaaside heite CO₂e vähendamine 13% vrdl 2005. aastaga 2030. aastal või EL transpordipoliitika valge raamatu tase (1720 kt CO₂e³⁰). Täpsustub (karmistub) juunis 2021, kui EK tuleb välja uue ESR kohustuse ettepanekuga kliimaseaduse ja Euroopa roheline kokkuleppe valguses. Lineaarsel KHG vähendamisel, kui võtta eesmärgiks EL rohelepe trajektoor -90% KHG transpordis aastaks 2050, oleks transpordisektori **2035. a sihttase 1350 kt CO₂e** ehk 38% võrra vähenemine võrreldes 2018. aasta tasemega. Kui rakendada kõiki arengukavas planeeritud poliitikaid, sh fiskaalpoliitilisi, on võimalik prognooside kohaselt saavutada transpordisektori CO₂e vähenemine ca 1650 kt-ni 2035. aastaks ehk 23% võrra võrreldes 2018. aastaga.
- Tonne transpordiliigi löikes (maantee ja raudtee)³¹ – kaubaveo modaalinihke mõõtmiseks energiatõhusamale veoliigile, oodates raudteeosakaalu kasvu.

³⁰ EL Transpordipoliitika valge raamat 2011 seab eesmärgiks vähendada transpordi kasvuhoonegaase 2030. aastaks 20% võrra võrreldes 2008. aastaga. Eesti 2008. a transpordi KHG CO₂ heide oli ca 2150 kt CO₂e. St 20% vähenemine tähendab sihttaset 1720 kt CO₂e 2030. aastal. ESR kohustus samaks aastaks on (n.ö solidaarne teiste ESR sektoritega) 1832 kt CO₂e.

³¹ Maanteetranspordi veosekäive 2019. aastal 4 794 427 tuhat tonn-km; raudteetranspordi veosekäive 2019. aastal 2 160 293.2 tuhat tonn-km, sh 1 886 828.9 tuhat tonn-km; kaubaveomaht raudteel 21 341 tuhat tonni ja maanteel 28 369 tuhat tonni. Aastal 2035 kaubaveomaht raudteel 27 100 tuhat tonni.

- Rahvusvaheline kauba- ja reisijateveo maht (meretransport)³² – meretranspordi efektiivsuse mõõtmiseks.
- **Liikumisviiside jaotus** % transpordiliigi lõikes³³ reisijateveos säästvatele liikumisviisidele modaalnihke mõõtmiseks.
- Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena 2035. aastaks liiklusohutuse indikaatorina.

5. Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus



Tervikliku transpordiliikideülese strateegilise visiooni realiseerimiseks on vajalik vastavalt muuta ka riigi transpordikorraldust ja selle poliitika elluviimistasandit.

Arengukavas kirjeldatud strateegilistest eesmärkidest lähtuva ja tulemuslikuma juhtimise jaoks on transpordivaldkonda perspektiivikas rahastada ja korraldada transpordiliikide üleselt. Kui seni on maanteed, raudteede, mere- ja lennutransporti ning nende investeeringuid eraldiseisvalt korraldatud ja rahastatud, siis **transpordiliikide ülene lähenemine** loob võimaluse terviklikuks ja paremaks planeerimiseks ning efektiivsemaks transpordi korralduseks, koondades liikuvusteenused ja taristuinvesteeringute kavandamise ühte ametisse (Liikuvusamet³⁴). Kui esmane kasu avalikule sektorile asutuste³⁵ ühendamisel on pigem seotud tugifunktsioonide liitmisest tuleneva mastaabisäästuga, siis pikemas perspektiivis väljendub võit kulutõhusamates investeeringuotsustes, mis kasutaja vaates väljendub maksumaksja raha efektiivsemas kasutuses. Taoline institutsionaalne muudatus on kavas ellu kutsuda järk-järgult aastatel 2021-2023.

Liikuvusameti loomisele järgneva sammuna tasub kaaluda avaliku sektori poolt pakutavate teenusete andmist järjest enam riigi äriühingutele, et tõhustada varahalduspõhimõtteid ja juhtimiskorraldust. Potentsiaalne kasu võiks võrreldes praeguse korraldusmudeliga seisneda

³² Sadamate kaubakäive on 2035. aastal vähemalt 50 miljonit tonni. 2019. aasta seisuga sadamate kaubakäive 38 miljonit tonni. Konteinervedude maht aastatel 2021-2035 suureneb (2019. aasta vastav näitaja 242 060 TEU-d). Rahvusvahelistel liinidel on aastane reisijate arv alates 2021. aastast 2019. aasta tasemel (ca 11 miljonit reisijat) ja kasvab. Kruiisituristide arv on 2021. aastal vähemalt 500 000.

³³ **TT230 hõivatud soo ja töölkäimise viisi järgi:** ÜT, jalgsi ja rattaga osakaalude tasemed - 38,% [2020]; 45% [2025]; 53% [2030] 55% [2035].

³⁴ Praegune korraldus ja kaasnev analüüs on saadaval [Lisas 5](#). Analüüs ka raudteetaristu haldamise võimalikust ühendamisest käib ning valmib 2022. aasta jaanuaris.

³⁵ Esmane ettepanek Maanteeameti, Veeteede Ameti, Lennuameti ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ühendamise osas kaheks ametiks, kus üks tegeleks transpordiliikide ülese planeerimise ja investeeringutega ning teine järelevalvega.

riigi äriühingu võimekuses projekte kiiremini ellu viia “kasutaja maksab”³⁶ printsiibi rakendamise abil. St, kui riigi äriühing suudab katta rohkem kui 50% oma kuludest enda poolt teenitavate tuludega (nt transporditaristu kasutustasud), on võimalik kajastada ettevõtja kohustusi väljaspool riigi bilanssi ehk viia ellu projekte kaasates erakapitali kiiremini kui muidu oleks võimalik lähtuvalt riigieelarve ja laenukoormuse piirangutest³⁷.

Antud juhtimiskorraldust saab rakendada, kui on loodud seda toetav transpordivaldkonna maksupoliitika. Esimestel arengukava aastatel tuleb seega uuringutega välja selgitada, kas ja millistel tingimustel oleks nt riigiteede valdusettevõtte võimeline katma vähemalt 50% oma kuludest tuludega, sealjuures mida see tähendaks maksupoliitiliselt ehk milliseid ümberkorraldusi tuleks selle rakendamiseks ellu viia. Lisaks peavad nimetatud uuringud sisaldama mõjude analüüsi ja korralduslikke ettepanekuid, kuidas toimub poliitika väljatöötamine ning milline institutsioon vastutab konkreetse osa eest. Sh peab väljatöötatud taristu haldamise ja korraldamise mudel hõlmama kõiki transpordiliike.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kanda jääks eelkõige transpordiliikide ülese strateegilise koordineerimisüksuse ning poliitikate ja vajalike õigusaktide väljatöötaja roll. Riiklik Liikuvusamet planeeriks mh taristuhaldajatelt ja liikuvusteenuste pakkujatelt saadud sisendi põhjal vajalikke sekkumisi (nt ühistranspordi korralduses) ja investeeringuid ning koordineeriks liikuvusteenuseid. Kaaluda ministeeriumi horisontaalse transpordiplaneerimise ja -analüütika ressursi kasvatamist, tõstes sisulist kompetentsi ja tekitades ministeeriumisse vastava struktuuriüksuse³⁸. Samaaegselt Liikuvusameti protsessiga analüüsime raudteehalduse võimalikke korraldusmudeleid (sh arvestades Rail Balticat), pidades silmas sünergiaid teiste transpordiliikidega ja lähtudes efektiivsest varahalduspõhimõttest.

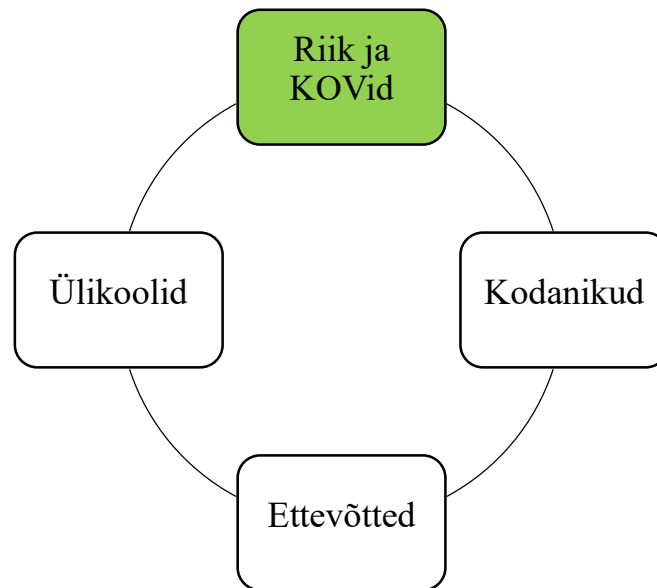
Tegevuste kavandamisel kaasab ministeerium erinevaid huvigruppe, riiklikke institutsioone ja ka kohalikke omavalitsusi (vt Graafik 1 ja peatükk [4.1. Arengukava juhtimine](#)). Kaasamise tulemusel sõnastatakse vastastikused ootused, aga ka see, milliseid kohustusi ja millistel tingimustel pooled võtavad ühiste eesmärkide täitmiseks (nt kasvuhooonegaaside heite CO2 emissioonide vähendamist ei saa riik üksi teostada).

³⁶ S.o põhimõte, kus taristu kasutamise, selle kulumise ning muude ühiskonnale tekitatud väliskulude kandmine on taristu kasutaja kanda.

³⁷ Eeldades sarnaste tasakaalu arvestamise põhimõtete jätkumist ka tulevikus.

³⁸ Vastavalt ITF/OECD uuringu soovitudele.

Graafik 1. Koostöö nelikheeliks³⁹ mudeli alusel



Eesmärkide täitmiseks vajalike teadmispõhiste otsuste võimaldamiseks peab transpordisüsteemi kujundamisega seotud avaliku sektori osapooltel olema võimekus tõlgendada maailma parimat praktikat, seda Eesti jaoks kohandada ja rakendada, kaasates vajadusel teadusasutusi. Teaduspõhiste lahenduste väljatöötamise võimaldamiseks peab kasutada olema optimaalne hulk piisava kvaliteediga algandmeid.

Arengukava formaalne juhtimisprotsess on kirjeldatud järgnevas alapeatükis.

5.1. Arengukava juhtimine

Arengukava viiakse ellu programmi või programmidega.

Programmides kajastatakse meetmeid ja investeeringuid ning neis tuleb tagada meetmete kooskõla arengukavaga ehk arengukavas seatud indikaatorite sihttasemetega. Kooskõla programmide ja arengukavaga tuleb tagada meetodiliselt ja ettevaatavalt, sh prognoosides nende potentsiaalset mõju arengukava indikaatorite sihttasemete saavutamisse.

Kui meede/investeering ei ole kooskõlas arengukavaga, ei ole võimalik meetet ellu viia. Vastuolu ilmnemisel tuleb meede ümber kujundada või algatada äärmisel vajadusel arengukava muutmine.

³⁹ neljakordnee heeliksi ehk mudel, kus koostöö toimub neljapoolset ja neljasuunaliselt, kodanik-valitsus-ülikool-tööstus (äri), koostööd ja kaasatust otsustesse.

Sekkumiste juures on vaja näidata nende mõju⁴⁰, tuues välja, kuidas need mõjutavad arengukava eesmärkide ja sihttasemete saavutamist, seda nii positiivse kui ka negatiivse mõju puhul. Negatiivse mõju puhul tuleb välja tuua (võimalikud) leevendavad meetmed.

Arengukava iga alapeatüki alguses on toodud indikaatorid ja vahepealsed sihttasemed, mille saavutamist/elluviimist hinnatakse vähemalt kaks korda arengukava kestel, plaanitult 5. ja 10. aastal (2025./2030. a.). Hindamise järel tehakse vajadusel muudatused arengukavasse. Transpordi programmide jooksvaid tulemusi hinnatakse iga-aastaselt tulemusaruandluse raames.

Kaugeleulatuvate strateegiliste eesmärkide elluviimiseks töötatakse asutuste siseseks töö planeerimiseks välja pikad (10-15 a) ja keskpikad (4-5 a) tegevuskavad, mis kinnitatakse ministri poolt ning avalikustatakse.

Arengukava elluviimist ja aruandlust toetab arengukava juhtkomisjon, kuhu kuuluvad asjakohased esindajad nii avalikust- kui ka erasektorist (sh kolmandast), mis koguneb vähemalt kord aastas enne riigi eelarvestrateegia arutelusid, et mh teha tulemusaruande põhjal soovitusi programmide ja ka arengukava muudatusteks. Ettepanekud esitatakse Vabariigi Valitsusele. Ettepanekud tuginevad arengukava alusel elluviidavate programmide seirearuannetele ja arengukava vahehindamistele.

6. Hästi ühendatud Eesti. Konkurentsivõimeline transport ja taristu

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Arendame transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendame selle keskkonna jalajälge ning muudame taristul liiklemise ohutumaks.	Taastuenergia osakaal transpordis 3,3% algtase Transpordi energiakulu 34,825 TJ algtase
Sihttasemed	2020	Taastuenergia osakaal transpordis 10% Transpordi energiakulu 34,000 TJ

⁴⁰ Mõju tuleb võimalusel väljendada numbriliselt, nt „kasvatada teetranspordi läbisõidu x-tuhande kilomeetri ulatuses, mistõttu suureneb CO₂ heide y ktCO₂e aastas“.

	2025	Taastuenergia osakaal transpordis 14,25% Transpordi energiakulu 33,500 TJ
	2030	Taastuenergia osakaal transpordis 18,5% Transpordi energiakulu 33,500 TJ
	2035	Taastuenergia osakaal transpordis 22,7% ⁴¹ Transpordi energiakulu 33 500 TJ ⁴²

Käesolevas peatükis on käsitletud transpordi taristu arendamise põhimõtteid, s.h kehtivad peatüki üldosas nimetatud põhimõtted kõikidele transpordiliikidele. Detailsemad tegevused ja põhimõtted on kirjeldatud iga transpordiliigi kohta eraldiseisvalt antud peatüki alapeatükkidena.

Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse esmajärjekorras nn 4-astme⁴³ printsiipi:

1. Kuidas transpordiprobleemi oleks võimalik lahendada nõudluse mõjutamise ja alternatiivsete transpordiliikide valikuvõimaluse suurendamise kaudu? (ühistransport, liikumisviiside ühildamine, liikuvusteenused, kergliiklustristu)
2. Kuidas transpordiprobleemi oleks võimalik lahendada olemasoleva taristu ja sõidukite tõhusama kasutuse abil?
3. Kas probleemi oleks võimalik lahendada olemasoleva taristu pisemate kohendamisega?
4. Kui eelnevad etapid on ammendunud ja vastus eelnevale küsimusele on EI, siis võib hakata kaaluma uue taristu ehitamist kui alternatiivi.

⁴¹ Vastavalt Riiklikule energia ja kliimakavale (REKK 2030), prognoosides 0,85% kasvu aastas. Osakaal saavutatakse Taastuenergia Direktiivi kontekstis, kuid koguenergia arvestuses jääb osakaal kõigi eelduste kohaselt väiksemaks.

⁴² Energiakulu ei kasva.

⁴³ Rootsi ja Soome transpordiametite eeskujul.

Lähtume Eesti transpordisüsteemi arendamisel terviklike transpordikoridoride loogikast ja eri transpordiliikide vahelisest mugavast ühilduvusest.

Transporditaristu ja -teenuste investeeringute ning meetmete kavandamisel tuleb vaadelda ühte transpordikoridori tervikuna ning läbi kaaluda, millistel juhtudel on õigustatud ning sotsiaalmajanduslikult tasuv paralleelselt erinevate transpordiliikide arendamine ühes koridoris ja millistel mitte. See tähendab, et **linnadevaheliste (sh suuremate tõmbekeskuste vaheliste) ühenduste arendamisel vaadatakse maanteearendusi koos raudteeühendustega (kus võimalik, seal ka teiste transpordiliikidega) ja kaalutakse iga kord läbi paralleelsete transpordiliikide arendamise otstarbekus**. Nt raudteekoridori läbilaskevõime ja kiiruste tõstmisel võib väheneda koormus paralleelselt kulgeval maanteel ja vastupidi.

Eesti transporditaristu võrgustik on üldiselt piisav⁴⁴ liikuvus- ja kaubaveo vajaduste mahu rahuldamiseks. Käesoleva arengukava rakendamise perioodil on eesmärgiks eri transpordiliikide omavahelise ühilduvuse tagamine nii maantee ja raudtee sh ka erinevate laiustega raudteetaristute vahel ning erinevate liikuvusteenuste pakkujate koostoime ja sünergia loomine. Võimalikke põhimõttelisi kitsaskohti või uusi transpordikoridore käsitletakse arengukavas eraldiseisvalt, pidades silmas siin peatükis kirjeldatud põhimõtteid.

Muhu saare mandriga ühendamist tunneli või sillaga kaalub riik eriplaneeringu ja kaasnevate keskkonnamõjude hindamise tulemusena. Sadamaid käsitletakse koos ülejäänud taristuinvesteeringutega ehk osana ülejäänud transpordivõrgustikust, mille peamiseks arengut suunavaks teguriks on kaupade ja inimeste liikumise nõudlus ning selle suunamine.

Arendame transpordisüsteemi säästvalt

Transporditaristu ehitus ja teenuste arendamine lähtub üldjuhul liikumisvajadusest ja ohutusest. Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju vähendab see keskkonnamõju, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat⁴⁵), millised võimalused loob investeering liikumisviiside ülesteks muutusteks (erinevate transpordiviiside kombineerimise soodustamine) ning võimalikku sotsiaalmajanduslikku mõju (kui palju panustab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühenduse parandamisse, liikuvusvaesuse ja autost sõltuvuse vähendamisse)⁴⁶.

Transpordisüsteemi planeerimisel tuleb läbivalt kõikidel planeerimistasanditel ja -asutustes (nii riigi kui kohaliku omavalitsuse (KOV)) arvestada erinevate liikumisviiside prognoositud nõudlust, kuid lähtuda tuleb põhimõttest, et riik saab vajadusel nõudlust suunata vastavalt seatud arengueesmärgile, nt ühendusaja, majandusliku- või keskkonnakulu vähenemiseks.

⁴⁴ Vt [Lisas ITF](#) uuringut – väljakutsed Eesti transpordisektori seisnevad üldiselt mujal (keskkonnamõju vähendamine, efektiivsem ja andmetel põhineva planeerimise juurutamine jne) kui taristu puudujääkides.

⁴⁵ Rohelises logistikas tõstetakse tarneahela efektiivsust ja võimalike korduvkasutatavate materjalide osas valitakse kvaliteetsed ja keskkonda säästvad lahendused, sh eelistatakse keskkonnasõbralike transpordivahendite, seadmete ja transpordipakendite kasutusele võtmist.

⁴⁶ Arendatakse välja ühtne CBA meetodika, mis võetakse riiklikes tellimustes, projektides ja asutustes kasutusele.

Eesmärgist lähtuvalt tuleb samuti valida transpordiviis, mida eelisarendada (maantee-, mere-, rööbas- või lennutransport vmt, ühistransport, multimodaalsus, eratransport ja/või jagatud liikuvus).

Säästva taristu arendamise eelduseks on liikuvuse nõudluse põhjuste ning soovitatavate eesmärkide analüüs, selgitamaks välja, kas seda on võimalik ka muude lahendustega (sh digitaalsete) saavutada.

Natura (eel)hindamise vajalikkust tuleb kaaluda arengukava elluviimise järgmistes etappides kui on hoomatavad tegevuse ruumiline ulatus ja aeg ning vajadusel näha ette keskkonnamõjude (strateegiline) hindamine koos vajalikus täpsusastmes Natura 2000 mõjude hindamisega.

Arendame teedetaristut kulutõhusalt

Eesmärk on, et ühistranspordi kvaliteet, ühendusaeg jmt ei kannataks teetaristu puudujääkide tõttu. **Taristuprojektide planeerimisel tuleb võtta arvesse projekti/objekti ja kasutajate kogukulu selle eluea vältel** (lisaks ehituskuludele ka iga-aastased hooldamisele kuluvad vahendid, liikuvusega seotud kogukulud), et tagada taristu püsiv kvaliteet ning riigi rahaline võimekus uusi projekte tulevikus ellu kutsuda⁴⁷. Taristu eluea kogukulu on üheks investeringuobjektide rahastamise ja valiku kriteeriumiks. Suuremahuliste taristuprojektide ehitamiseks kaalutakse erinevaid rahastamisvõimalusi sh ka averust ehk avaliku ja erasektori koostöömudelit (ingl k *Private Public Partnership* – PPP⁴⁸).

Vähendame transporditaristu ökoloogilist jalajälge ja kohaneme kliimamuutustega

Transporditaristu kavandamisel **juhitudakse kasutaja maksab põhimõttest**. See tähendab, et taristu kulumise katmiseks vajaminevad rahalised vahendid tulevad muu hulgas taristu kasutajalt (v.a jalakäijad, jalgratturid jm aktiivsed liikumisviisid). Samuti seda, et transpordivahendite negatiivne keskkonnamõju on hinnastatud (s.o keskkonnaavaenulikud valikud on kallimad), eesmärgiga suunata inimesi valima keskkonnasõbralikum alternatiiv või katma oma valiku negatiivse mõju kulud ühiskonnale. Riik lähtub kasvuhoonegaaside vähendamisel EL kauplemissüsteemiväliste sektorite kasvuhoonegaaside heite ehk CO₂e vähendamise kohustusest ja projektide eelistusel nende marginaalkulust. Riik näitab transpordisektoris eeskuju keskkonnahoidlike maantesõidukite kasutuselevõttuga avalikus taristus, tagades, et hangetes on võetud arvesse sõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning CO₂ ja teatavate saasteainete heidet, eesmärgiga edendada ja stimuleerida keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust liidu keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikatesse.

Taristuehituses tuleb samuti keskkonnavalast jalajälge vähendada ning alternatiivide valikul

⁴⁷ S.o vältimaks olukorda, kus taristu liigne amortiseerimine mõjuks negatiivselt liiklusohutusele või et iga-aastased hoolduskulud pärsiksid uute projektide elluviimise perspektiivi.

⁴⁸ Esimeseks PPP pilootprojektiks on Tallinn-Pärnu-Ikla maanteele olev Libatse-Nurme teelõik (mahus ca 80 mln eurot), mille tulemusi (*ex post* hindamistulemusi) tuleb edasiste projektide valiku põhimõtete kirjeldamisel arvestada.

jalajalg välja arutada ning tehtavas valikus seda arvestada, sh pööratakse tähelepanu pinna- ja põhjavett säästvale taristuehituse ja -hoolduspraktikate rakendamisele. Taristu ehituses kasutatakse sekundaarseid materjale nagu aheraine ning ehitus- ja lammutusjätmeid, kus see on mõistlik ja sobilik, et suurendada nende kasutamise osakaalu riigi taristuobjektidel ja seeläbi suurendada ringmajanduse põhimõtete rakendamist, nt põlevkivi aherainet.

Oluline on, et nii era- kui ka avalik sektor panustaksid oma tegevuste negatiivse keskkonnamõju vähendamisesse. Seetõttu **peab nt kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärk väljenduma nii riigi aktsiisipoliitikas** (võttes aluseks kütuste energiasisalduse ning nende kasvuhoonegaaside eriheite⁴⁹) kui ka kaalumist teistes modaalselt nihet soodustavad majanduslike meetmetena ning olema eesmärgiks ka **kohalikul tasandil** (nt kohaliku liikluse rahustamine, ummikumaksud, ühistranspordi ja kergliikluse arendamine jmt).

	Ühik	Diislikütus (1000 L)	Mootoribensiin (1000 L)	Mootorivedelgas (LPG) (1000 kg)	Mootorimaagas (CNG) (1000 m ³)
Aktsiisimäär	EUR	493	563	193	47,32
Energiasisaldus	MWh	10,00	8,89	12,78	9,46
KHG emissioon	Tonni CO ₂ ekvivalenti	2,67	2,22	2,91	1,91
Aktsiisi osakaal energiaühiku kohta	EUR/MWh	49,20	63,34	15,10	5,00
Aktsiisi osakaal KHG emissiooni kohta	EUR/tonni CO ₂ ekvivalenti	184,52	253,60	66,37	24,76

Kohaliku tasandi investeeringute kavandamisel ja meetmete väljatöötamisel on seetõttu kohustus tagada kooskõla arengukava eesmärkide ja põhimõtetega. Muu hulgas on KOVidel riiklike investeeringutoetuste taotlemise eelduseks strateegilise dokumendi olemasolu⁵⁰ – nt kui KOV planeerib investeeringuid transporditaristusse, peab olema KOVil kehtestatud strateegia, kust nähtub, kuidas perspektiivne investering panustab säästva

⁴⁹ Praegu on aktsiisid kehtestatud eurot 1000 liitri kohta, olenemata konkreetse kütuse energiasisaldusest või selle CO₂ heitest. Nt bensiinimootoribensiini aktsiisi, hetkel 0,563 eurot/liiter, varihind CO₂ suhtes oleks 244 euro/tonn, kui aga diisliaktsiisidiislikütuse aktsiisi (enne Covid-19 meetmeid), 0,493 eurot/liiter, varihind CO₂ suhtes oleks 184 euro/tonn. Samas on diisli eriheide 3,172,67 kg CO₂e/l ja bensiinil 2,3922 kg CO₂e/l. Mootorivedelgaasi (LPG) puhul on aktsiisimaksuks 0,193 eurot/kilogramm, varihind CO₂ suhtes on 66 euro/tonn ning eriheide on 2,91 kg/kilogrammi LPG kohta. Mootorimaagaasi (CNG) puhul on aktsiisimaksuks 0,025 eurot/m³, varihind CO₂ suhtes on 25 euro/tonn ning eriheide on 1,91 kg/m³.

⁵⁰ Kaalume vastava strateegilise dokumendi koostamise juhendi väljatöötamist.

transpordi, ohutusalaste ja konkurentsivõime kasvatamise, regionaalsete vajaduste, hea ruumiplaneerimise korralduse vm eesmärkide saavutamisse⁵¹. Lisaks peab projekt vastama muudele kriteeriumidele ja siin arengukavas sätestatud põhimõtetele, nt olema kooskõlas maakondlike või linnapiirkondade strateegiatega. Projektide valikul lähtub riik ka KOVide panusest investeringusse.

Pöörata tähelepanu ka kliimamuutustega kohanemisele taristu arendamisel, seda nii läbipääsu tagamiseks (nt kruusateedel) kevadeti, kui ka ohutuse tagamiseks talvel (hoole ja seisukorra tagamise muutmine lähtuvalt külmumistsüklite kasvust).

Tähelepanu tuleb pöörata ka energiasüsteemide integreerimisele ehk transpordi kui lõppkasutusvaldkonna ühendamisele erinevate energiakandjate ja -vormidega, mis võimaldab energiasüsteemi optimeerimist tervikuna, mitte iga sektori kaupa eraldi (näiteks elektrisõidukite laiema kasutamise soodustamise kaudu).

Alternatiivkütuste taristu

Transpordi rohepöördeks panustatakse alternatiivkütuste kasutuselevõttu ja taristu väljaarendamisele.

Toetatakse keskkonnasäästlike kütuste, nagu kodumaise biometaan, kasutuselevõttu ning hoidutakse sekkumast konkurentsipõhisesse turumajandusse avalikult kasutatava alternatiivkütuste taristu rajamisel. Alternatiivkütuste ja nende taristu arendamise läbivaks põhimõtteks on tehnoloogianeutraalsus. See tähendab, et **riiklike investeringute tegemisel lähtutakse alternatiivkütuse tehnoloogia küpsusest** ehk kas pärast investeringu või toetusmeetme lõppemist suudab tehnoloogia turul konkurentsivõimeline olla ning tehnoloogia kasutuse põhimõttelisest **sotsiaalmajanduslikust tasuvusest ja selle mõjust keskkonnale.**

Mh tuleb arendada raskeveokitele mõeldud taristut piiriülese koostöö kaudu. See annab suuna ja kindluse ka transpordiettevõtjatele, millistesse sõidukitesse on otstarbekas investeerida. Peame oluliseks, et alternatiivkütuste taristu arendamisel soodustataks digitaalsete lahenduste kasutuselevõtmist, mis võimaldaks tarbijatel saada asjakohast informatsiooni (laadimispunktide asukohad, laadimisvõimsus jm) ja soodustada alternatiivkütuste taristu rajamist ja kasutamist piiriülesele kogu EL ulatuses, s.h TEN-T põhivõrgu teedel.

Viime üle kogu Eesti avalikult korraldatud bussitranspordi nullheitele⁵² läbi keskkonnasõbralike ühistranspordihangete⁵³. Linnades toetame alternatiivkütuste kasutuselevõttu tervikuna aastani 2024 koos elektribusside laadimistaristuga. Pärast 2025.

⁵¹ Seda soovib ka Euroopa Kontrollikoda: *investeringute puhul peab tagama, et [investeringu]programmides seatakse linnalise liikumiskeskonna fondidele juurdepääsu tingimuseks säästva linnalise liikumiskeskonna kava olemasolu (või kohustus võtta säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastu mõistliku tähtaja jooksul) ning kindlustunne, et tegevus- ja hoolduskuludeks on olemas piisavad rahalised vahendid.* Sisuliselt peavad investeringud toetama nt CO₂ eesmärgi saavutamist tervikuna ehk isoleeritud ja üksikud investeringud ei ole abikõlblikud.

⁵² Ehk arvestuslikult oleks kogu avaliku sektori poolt tellitava ühistranspordi heide kasvuhoonegaaside inventuuris 0.

⁵³ Mõju ca 86 kt/CO₂e vähenemist aastas.

aastat eeldame aina rohkem turutingimustele vastavamad ja konkurentsivõimelist tehnoloogiat, mis toetust enam niivõrd ei vaja. Tagame keskkonnahoidlike maanteesõidukite osatähtsuse kasvu avaliku sektori hangetes vähese heitega liikuvuse toetamiseks.

Keskkonnasõbralike erasõidukite kasutuselevõtmise suurendamiseks toetame elektrilaadimistaristu loomist eramute ja kortermajade juurde.

Keskkonnasõbraliku energiatootmise toodangu salvestamiseks transpordis toetame ka uute kütuste kasutuselevõttu, nt (rohe)vesiniku näol ning teiste energiasäästu ja keskkonnahoidu soodustavate uute tehnoloogiate (nt muud innovaatilised energiasalvestid) katsetamist ja võimalusel⁵⁴ kasutuselevõttu. Leiame, et ELi tasemel tuleb toetada vesiniku- ja muude taastuvate gaaskütuste tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõtmist eesmärgiga muuta vesinikutehnoloogia kättesaadavamaks ja konkurentsivõimelisemaks. Tehnoloogiaküpsuse ja konkurentsivõimelisema hinna saavutamiseks tuleb panustada vesiniku kasutamisse ka bussiliikluses, raudteel ja merenduses.

Ohutu ja toimiv transpordisüsteem

Ohutu transpordisüsteemi tagamisel lähtutakse juba üle kümne aasta maailmapraktikas ja Eestiski käibel olevast nullvisiooni⁵⁵ põhimõtetest, mille kohaselt ei saa aktsepteerida olukorda, kus inimene liikluses hukkub või saab raskeid vigastusi. Selle saavutamisele aitavad kaasa nii liikumiste modaalsuse muutused (nt rongiliiklusega on võimalik tagada ohutult suuremaid ühenduskiiruseid maanteeliiklusega võrreldes), intelligentsete transpordilahenduste arendamine, aga eelkõige traditsioonilised liiklusohutust tagavad tegevused nagu taristuehituse vastavus parimale ohutust tagavale praktikale, liikluses osalevate sõidukite ohutuse tagamine ning riski maandavate funktsioonidega sõidukite osakaalu kasv liikluses, taristu nutikas juhtimine ning liiklejate teadmised, oskus ja valmisolek üksteisega arvestavalt ja ohutult liigelda.

Tuleb tagada ka erinevate uudsete alternatiivkütuste kasutamise seotud ohutuse ja tarneahela toimivuse - vesinik ning kõrgrõhuline gaas muudab transpordisüsteemi toimimist komplitseeritumaks.

Kättesaadavam transporditeenus tänu intelligentsetele lahendustele. Intelligentsete transpordilahenduste rakendamise kaudu on võimalik, muuta transporditeenuseid ühiskonna erinevatele gruppidele kättesaadavamaks, parandades seeläbi ligipääsu tööturule, suurendades sektori efektiivsust ja tõstes Eesti majanduse konkurentsivõimet. Olulisteks suundadeks on paberivaba tehnoloogiate omavaheline integreeritus, majandamine, automatiseerimine ning

⁵⁴ Kui on tagatud teenuse toimepidevus ja kui see on otstarbekaim valik.

⁵⁵Vt Safe system <https://www.oecd.org/publications/zero-road-deaths-and-serious-injuries-9789282108055-en.htm> Lisaks on EK poolt tulemas 2020. aasta lõpuks teetranspordialane ohutuse raamistik „EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards “Vision Zero”“

nõudluse juhtimine. Arendustes juhindume tehnoloogianeutraalsuse põhimõtetest.

Transporditaristu toimimine erandlikes olukordades

Tähelepanu peab pöörama nii piisavale kütusevarule⁵⁶ kui ka alternatiivsete kütuste taristu toimivuse piisavusele ning riskide hajutamiseks ka aktiivsete liikumisviiside kättesaadavusele kriisiolukordades. Kriisi või eriolukorra lahendamist soodustab avaliku sektori paindlikkus ja transpordisüsteemi mitmekesisus.

Elutähtsate teenuste toimepidevuse korraldamisel kriisi või eriolukorra ajal on fookuses erinevate transpordiviiside toimivuse tagamine mahus, mis on vältimatult vajalikud. Detailed kavad ja kriisivalmidusmeetmed koostatakse nii valdkondlikult kui ka transpordiliikide üleselt.

Taristu tagab ettevõtluse konkurentsivõime

Läbiveokaupade turuosa säilitamine tänu konkurentsieelise loomisele. Riigi huvi läbi Eesti liikuvate kaupade teenindamiseks tekib tänu suurema maksutulu ja sektori panuse majanduskasvu. Oluline on Eesti impordi, ekspordi ja transiitkaubavoogude tõhus ning keskkonnasäästlik teenindamine.

Transiitkaupade turuosa säilitamiseks on vaja tagada optimaalne⁵⁷ ehk naaberriikidega võrreldav ja riigile aktsepteeritav transiitkoridori taristu kasutamise hinnatase (lennuliikluse-, raudteeinfrastruktuuri-, veete- ja sadamatasude kombinatsioon). Konkurentsieelise loovad multimodaalne logistikataristu, kaubavedude digiteerimine, tervikliku veoahela haldamise teenuse pakkumine, transiitkaubale lisandväärtuse andmine, rahvusvaheliste suhete hoidmine ja arendamine ning Eesti transiidikoridori ühisturundamine.

Läbiveokaupade turuosa kasvu toetamiseks on vajalik arendada transporditaristut selliselt, et see oleks piisava läbilaskevõimega ning kulutõhus. Üledimensioneeritud taristu arendamine halvab konkurentsivõimet suure arendus- ja ülalpidamiskoormusega ning tekitab alakasutuse tõttu kõrge taristu kasutuse tasu ja täiendava koormuse riigieelarvele. Eesmärgiks on tagada olemasoleva taristu piisav koormus mastaabiefekti saavutamiseks. Eesti on, tingituna oma geograafilisest asendist, soodsal positsioonil transiitkaubanduse arendamiseks.

Nutikas transpordisüsteem

Tehnoloogia arenguga kaasas käimiseks ning muutuste edukaks juhtimiseks tuleb koostada transporditehnoloogia teekaart, mis käsitleb teadus- ja arendustegevust, selle rahastamist ning transporditeenuste hankimise ja regulatsiooni põhimõtteid.

Uute tehnoloogiate kasutuselevõtu ja sellega kaasneva ühiskondliku heaolu ning hüvede

⁵⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/115052020008?leiaKehtiv>

⁵⁷ Eesti ettevõtete ekspordi konkurentsivõimelise hinnataseme tagamiseks, on oluline, et transiitlogistika tagaks oma mahuga taristu piisava kasutuse. Optimaalne hind väljendub seega nii laekunud kasutustasudes kui ka vajamineva dotatsiooni suhtes, et koguarvestuses ei tuleks transiitliiklust subsideerida.

kasvuks lähtume õiguskeskkonna kujundamisel avatusest ehk uued teenused ja tooted (nt isejuhtivad sõidukid) peaksid olema lubatud, v.a kui on teada, et nende kasutamisega kaasneksid ebaproportsionaalsed sotsiaalsed kulud.

Innovatsiooni soodustava õigusruumi kujundamiseks ja kiireks muutustele reageerimiseks, tuleb rakendada niinimetatud regulatiivset liivakasti, mis pakub tähtajaliselt kokkulepitud kontekstis erandeid uudsete lahenduste liikluses/ elukeskkonnas katsetamiseks, mida ei ole veel reguleeritud.

Andmetaristu – lisaks riigi rollile andmete pakkujana, on tarvis tagada andmete kogumine ja nende kättesaadavus. Riik võtab suurema rolli liikuvusandmete koondamisel (alates liiklusmärkidest, tee ja ilmaandmetest, metsaloomade liikumisest), et soodustada nende alusel teenuste loomist. Töötame välja põhimõtted ning seda toetava õigusruumi andmete jagamiseks ja kasutamiseks.

6.1. Keskkonnasäästlik liikuvus linnas ja linnakeskkond

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Arendame linnades ühendatud liikuvust, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside arendamisse ning lahendustesse, mis tõstaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.	Reiside arv transpordiliigiti linnapiirkondades : jalgsi, jalgrattaga ja ühissõidukitega (bussi, trammi, rongiga) ja autoga töökäijate osakaal % ⁵⁸
Sihetasemed	2020	...
	2025	...
	2030	...
	2035	Reiside arv transpordiliigiti linnapiirkondades : jalgsi, jalgrattaga ja ühissõidukitega (bussi, trammi, rongiga) töökäijate osakaal 70% ning autoga 30% ⁵⁹

⁵⁸ Meetodika töötatakse välja arengukava perioodil. Algtase puudub, kuna arengukava koostamise hetkel ei ole võimalik eristada linnapiirkondade reiside arvu ülejäänud reisidest.

⁵⁹ Tallinna säästva liikuvuse arengukava Tallinna ühistransport+ stsenaarium

- Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh arendame rattateid, kergrööba transporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi nullheitele, et vähendada transpordi keskkonna jalajälge.

Linnapiirkondades on oluline **transporditaristu eesmärk säästva liikuvuse soodustamine, sh aktiivsete liikumisviiside kasutamine**. See tähendab, et linnades ja äärelinnades on prioriteediks kergliiklus ja ühistransport (ning nende koostoime) – seda nii teede ehitusel kui ka aastaringsel hooldusel. Riiklike investeeringute ja toetuste saamise eelduseks on säästva liikuvuse arengukavade⁶⁰ olemasolu omavalitsustes.

Paremini ühendatud ja hästi toimiv ja ligipääsetav ühistransport

Ühistranspordi heal tasemel toimimise eelduseks on ühistranspordi korralduse vajaduste arvestamine juba maakasutuse planeerimisel. Nii riigi kui KOV maakasutuse planeerimise juures tuleb senisest enam sellega arvestada ning planeerimise õigusraamistik ja praktikad sellega vastavusse viia.



Selleks, et linnapiirkondades eelistataks säästvamaid liikumisviise tuleb suurendada ühistranspordi teenindusareaali ehk viia teenus inimestele lähemale ja **ühendada peatused paremini teenustega (nt arstiabi, kaubanduskeskuste, lasteaedade, koolide, sh huviringide, ning elu- ja töökohtadega)**. Samuti on oluline tervikliku/liikideülese planeerimise abil parandada erinevate (ühis)transpordiliikide

vahelist koostoimet (nt rongid, bussid, regionaalne ühistransport, jalgratta või kergliikuri jagamisteenused jmt). Ühistranspordi ühtne korraldamine võimaldab ka finantsvahendeid tõhusamalt kasutada. Transpordiliikide ja graafikute ühildamise ja parema omavahelise seostamise tulemuste võimendamiseks on vajalik (uute) mugavaid ja kiireid ümberistumisi võimaldavate sõlmpunktide arendamine. Sinna juurde kuulub hästi ühendatud „Pargi ja Reisi“ parklate loomine linnade⁶¹ piiril või kaugemates sõlmpunktides paiknevatesse ühissõidukipeatustesse ja teistesse sõlmpunktidesse, hõredama asustusega tagamaalt ja linnalähedastest tiheasustatud aladest linnadesse liikujaile koos jalgratta parkimistaristuga.

Lisaks on vajalik lühendada ühistranspordi ühendusaegu. See tähendab **ülejäanud liiklusest eraldatud ühistranspordi koridoride⁶² arendamist**, s.o luues ummikutundlikes piirkondades

⁶⁰ Sh rattastrategiad, muud vastava sisuga arengudokumendid.

⁶¹ Nt HOL ning Tallinna Transpordiameti kergrööba transporti teostatavus- ja tasuvusanalüüsis väljatoodud kohad Tallinnas <http://www.hol.ee/docs/file/KRT%20Lõppraport.pdf>

⁶² Sh võimalusel terve koridori ulatuses.

ühistranspordiradasid ja arendades suurlinnades kergrööbastransporti ning rakendades ühistranspordi prioriteedisüsteemi.

Toetame aktiivsete liikumisviiside kasutust

Säästva liikuvuse edendamiseks ja jalgrattakasutuse soodustamiseks tuleb **välja arendada kasutajasõbralikud, funktsionaalsed ja ohutud rattateede võrgustikud** linnapiirkondades⁶³, arvestades mh ka kergliikuritega (tasakaaluliikur, elektriline tõukeratas, tavaline tõukeratas, elektriline ratastool jmt). Seda suunda toetab tugevalt Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood⁶⁴ ning sügisel 2020 avaldatav targa ja kestliku liikuvuse strateegia, kus säästva liikuvuse arendamine on üks prioriteet. Rattateede võrgustiku rajamise eesmärgiks on võimaldada turvalisi igapäevaseid liikumisi (tööle, lasteaeda, teenusteni, kooli, koju jm) ja parandada tõhusa ühistranspordi kättesaadavust (aktiivsete liikumisviiside ning kiire ühistranspordi kombineerimisega). Suurema koormusega ja/või kitsamatel tänavatel on oluline liikumisviiside selge eraldamine selliselt, et ka jalakäijad ja jalgratturid saavad turvaliselt üksteisest eraldi liikuda.



Linnaliiklust tuleb rahustada tänavaruumi kujundamisega (kitsamad sõidurajad autodele, haljastus, tänaväärne parkimine, liikluskorralduse muutmisega, nt sõidukiiruste vähendamine, ühesuunalised tänavad jm). Standardid tuleb viia vastavusse aktiivseid liikumisviise soodustava linnaruumi eesmärgiga. Meeldivalt kujundatud ruum ja hea liikluskorraldus vähendab kiiruseid, võimaldab paremini märgata teisi liiklejaid

ning nendega arvestada. Säästvate liikumisviiside eelistamisele suunavad ka madala emissiooni tsoonid või muud piirangud/stiimulid linnasüdametes⁶⁵.

Kvaliteetse liikumiskeskonna loomiseks ja autokasutusele konkurentsi pakkuvate liikuvusteenuste loomiseks ja toimimiseks on oluline luua süsteemne ülevaade ning info inimeste liikumistest, liikumiste eesmärkidest ja liikumisviiside valiku põhjustest.

Kvaliteetne linnaruum on innovaatiliste teenuste ja konkurentsivõimelise ettevõtluse kasvulava

Linnapiirkonnad on ka ettevõtluse ja majanduse sõlmpunktid, mille hea toimivuse eelduseks on

⁶³ Sh ka ühenduvuseks linnapiirkondadega terivkatekondade moodustamiseks ja väikelinnades ja maapiirkonnas, vähemalt suuremate tänavate ja liiklussõlmede juures (nt ligipääs rongipeatustele).

⁶⁴ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/2021_2027/;
<https://www.struktuurifondid.ee/et/struktuuritoetustest/perioodi-2021-2027-planeerimine>; ja
<https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Valistoetused/ukp-2021-2027.pdf>

⁶⁵ Sh KOVidele taoliste meetmete kujundamiseks vajamineva õigusruumi loomine.

inimeste, kaupade ja info liikumine. Selle efektiivistamiseks ja keskkonnasäästlikkuseks on vaja testida ja välja töötada uusi transpordilahendusi, mis ühendaksid ühistransporditeenused, logistika, mitmeliigilise transpordi ning uued tehnoloogiad (robotid, droonid jt).

Innovaatiliste liikuvusteenuste, nagu sõidujagamine, autode ja kaubikute lühirent, jalgrataste ja elektritõukerataste ringlus, kullerteenused, makse- ja sõiduinformatsüsteemide integreerimine ning ühtsete liikuvusteenuste pakettlahenduste edukus sõltub väga hästi toimivast ühistranspordi baasteenusest ja aasta läbi kõikide elanikegruppide jaoks heas seisukorras olevatest tänavatest. Uued liikuvus- ja kaubaveoteenused võimaldavad muuta liikumisviiside kombineerimise mugavamaks, kiiremaks ja ohutumaks ning vähendavad isiklikust autost sõltuvust.

Tähtis on riigi/KOVi suutlikkus kohaneda, sh õigusruumilt, uute turule tulevate liikuvusteenustega ning valmidus lõimida neid olemasolevasse transpordisüsteemi, keskendudes sõidukite liikumise asemel inimeste ja kaupade liikumisele ning ligipääsetavusele. Samal ajal tuleb arvestada, et uued transpordi- ja logistikatehnoloogiad võivad lahendada praeguseid liikuvuse ja keskkonnaga seotud probleeme, samas tekitada ka uusi lahendamist vajavaid kitsaskohti.

6.2. Ohutud teed

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Arendame maanteid, et muuta liiklemist mugavamaks, vähendada aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklemise ohutust.	Maanteedel vigastatute ja hukkunute indikaator ⁶⁶
Sihttasemed	2020	
	2025	
	2030	
	2035	

- Ehitame kolmes põhisuunas (Tallinna-Tartu, Tallinna-Narva, Tallinna-Pärnu) välja nutikad ja ohutud maanteed, et vähendada linnadevahelisi aegruumilisi vahemaid ja tõsta

⁶⁶ Üldine indikaator on peatükis 3.2. Töötame 2021-2022 välja detailse [IRAP](#) süsteemile sarnaneva indikaatori, kooskõlastades meetodikat ka Euroopa Komisjoni poolt samas ajaraamis välja töötatava indikaatoriga.

liiklusohutust. Töötame põhimaanteedel, s.h Via Baltica koridoris, 5G-valmiduse loomise nimel.

Jätkatakse põhimaanteed arendamisega lähtudes eelkõige liiklusohutusest ning nõudlusest⁶⁷

Teede arendamisel tuleb võtta arvesse nende sotsiaalmajanduslikku tasuvust ning nende mõju keskkonnale ja transpordi kasvuhoonegaaside heitele. Projektide valiku kriteeriumides tuleb seega lisaks hinnata, kui palju panustab kavandatav investeering säästva liikuvuse arendamisse (nt kui palju suurendab see keskkonnakoormust, kui palju kasutab teelõiku ühistransport, kui palju suureneb kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete heide ning muud keskkonnajalajälje moodustavad komponendid), millised võimalused loob investeering liikumisviisiülesteks muutusteks (nt Pargi ja Sõida võimalustega arvestamine, erinevate transpordiviiside omavaheline asendatavus) ning kui palju panustab investeering nt tööstusalade ja elupiirkondade ühenduse parandamisse ning mis on investeeringu regionaalne mõju.



Esimesteks prioriteetideks (pärast nn 4-astme printsiibi rakendamist) transpordi taristu ja teenuste arendamisel on **ohutus** (nt kiiruste vähendamine, sõiduradade eraldamine, ohutud peatus- ja puhkekohad⁶⁸ jmt) ja **keskkonnahoid** (sh taristu hoodel), millele järgnevad transpordisüsteemi kogukulud, ühistranspordi ühendustega arvestamine⁶⁹ jm faktorid, mis omavad potentsiaalset autostumist kahandavat mõju ning erinevate liikumisviiside ühendusaeg. Ohutuskaalutlustel tuleb langetada ka maanteed piirkiruseid, mille kvaliteeti ei ole parandatud ega turvalisemaks ehitatud (sh kruusateed).

Kõvakattega kohalik teetaristu

Kohalikud teed on võrdselt olulised nii bussi kui ka autoga tööle, haridusele ja avalikele teenustele ligipääsuks ning kaubaveoks. **Autoga liikumisvõimaluste tagamine on kriitilise tähtsusega hajaasustusega piirkondades**, kus pole majanduslikult mõistlik pakkuda raudteeühendust ega tihedat bussiliiklust. Üle-eestilise autostumise ohjeldamiseks on mõistlik edendada auto, ühistranspordi ning jalgratta kombineerimist, jagamismajandust ning selle eelduseks olevat hästi toimivat andmevahetust ja tehnilist võimekust nii linnas kui ka maal.

Kohalike omavalitsuste teede arendamisel toetab riik eelkõige ühistranspordiga, transiitliikluse ja ettevõtlusega seotud sõidu- ja kergliikluste seisukorra parandamist.

⁶⁷ Pidades silmas taristu arendamise üldpõhimõtteid (vt ptk 5), sh n-n nelja astme printsiip.

⁶⁸ Lähtuvalt Euroopa Mobiilsuspaketist.

⁶⁹ Nt magistraalide rajamisel, ilma täiendava sekkumiseta, võib pikeneda piirkondliku ühistranspordi ühendusaeg

Riigi kruusateede kõva katte alla viimisel eelistatakse teelõike lähtuvalt liikluskoormusest, raskeveokite osakaalust ja ka asjaolust, kas tee on vajalik ühistranspordi ja/või võimalike ettevõtluse teenindamiseks.

Selleks, et vähendada survet juhtumipõhisteks investeeringuteks⁷⁰ ning parandada riigieelarve prognoositavust, suurendatakse iga-aastast KOVidele antavat teehoiu toetust, mis võimaldaks suuremat investeeringute paindlikkust⁷¹, sh vabadust objektide valikul, võimaldades investeeringuid ka säästvatesse alternatiividesse.

Tasakaalustatud veondussektori areng

Transporditaristu kulude katmiseks ja keskkonnavalaste eesmärkide saavutamiseks rakendatakse veondussektorile teekasutustasusid. Keskkonnasõbralikele transpordivahenditele üleminekut soodustatakse nt heitevabadele kütustele soodustuste tegemisega, aga ka muude poliitiliste instrumentidega.

Tänane teedevõrk on projekteeritud autorongidele maksimaalse pikkusega kuni 18,75 m. Sellest pikemaid autoronge on võimalik teedele lubada ohutust silmas pidades ainult eriloo alusel. Koostöös erialaliitudega analüüsitakse marsruudipõhiseid vajadusi ning täpsustatakse liiklemise tingimusi.

Niisamuti on oluline riigi piiripunktide korrashoidmine ja läbilaskevõime tagamine, aga ka veokite ootealade toimimine ja kvaliteedi tõstmine⁷².

6.3. Raudteel säästlikult, ohutult ja kiirelt

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Tõstame raudtee kiiruseid aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ning parandame ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust. Suuname nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Suurendame raudtee intensiivsema kasutamise juures selle positiivset mõju keskkonnale.	Reisirongi ühendusaeg (Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva; Tallinn-Viljandi; Tallinn-Pärnu) ja reisijate arv (sh rahvusvahelised)
Sihht	2020	Tartu 1:56, Narva 2:13, Viljandi 1:54, sõite 6,6 mln (koroona mõju)

⁷⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/125102017018?leiaKehtiv>

⁷¹ Lähtudes asjaolust, et vajadus lisarahastuseks on iga-aastaselt väga suur, kuid praegu käib lisarahastuse ning juhtumipõhise toetuse saamine läbi taotlusprotsessi.

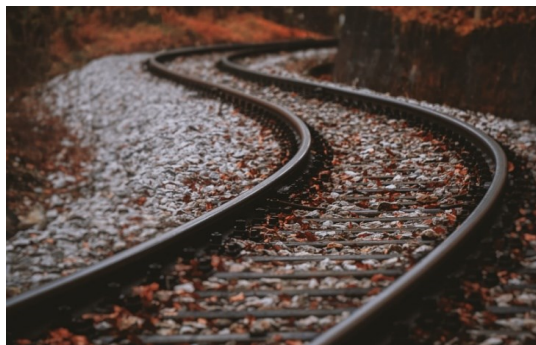
⁷² Tõsta parklate arvu ja parandada seal pakutavaid teenuseid (WC, pesemise, WiFi jne olemasolu).

2025	Tartu 1:43, Narva 1:57, Viljandi 1:36; sõitude arv 10,8 mln
2030	Tartu 1:30, Narva 1:45, Viljandi 1:30; sõitude arv 15,8 mln
2035	Reisirongi ühendusaeg (Tallinn-Tartu 1:30; Tallinn-Narva 1:45; Tallinn-Viljandi 1:30; Tallinn-Pärnu 0:45) Reisijate arv 20 miljonit ⁷³

- Elektrifitseerime 1520 mm raudteelõike kasvuhoonegaaside/CO₂e emissioonide vähendamiseks ning transpordi energiasäästu kohustuse täitmisele kaasaaitamiseks.
- Tõstame 1520 mm raudtee kiiruseid aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja säästva reisitranspordi osakaalu suurendamiseks kuni 160 kilomeetrini tunnis⁷⁴.



- Soetame arengukava esimesel poolel uusi elektrironge, et parendada raudteeühendusi.
- Loomme uue raudteeühenduse Balti riikide ning Lõuna- ja Lääne-Euroopaga.
- Turba-Haapsalu-Rohuküla raudteeühenduse taastamine⁷⁵.



Investeeringud raudtesse aitavad vähendada vajadust investeerida tulevikus maanteedesse, suunates nõudlust säästvale ja ohutule liikumisviisile. Uute raudteeühenduste arendamisel lähtume üldistest taristu arendamise põhimõtetest⁷⁶, sh sotsiaalmajanduslikust tasuvusest, alternatiivide võrdlusest ning potentsiaalsetest reisijate- ja kaubavoogudest. Alates uute rongide kasutusele võtmisest ning suure osa raudtee rekonstrueerimise järgselt on

⁷³ Saavutatav täiendava rongikoosseisuga, uute sihtkohtadega ning RailBaltica käivitamisega.

⁷⁴ Vt „Üleriigiline planeering Eesti 2030+“

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/est2030.pdf

⁷⁵ Vt Maakondade 20.05.2020 ühispöördumine riigisisese raudteevõrgu rekonstrueerimise ja kiire reisirongiliikluse arendamise toetuseks, <https://adr.rik.ee/mkm/dokument/7270699>

⁷⁶ Vt [taristu arendamise üldpõhimõtete](#) peatükki.

2013. aastast rongireisijate arv kahekordistunud⁷⁷. Selleks, et kasvu jätkata tuleb **tõsta kiiruseid raudteel** (saavutades kiirem ühendusaeg võrreldes maanteetranspordiga) – suurendada läbilaskevõimet, s.h luua möödasõidu-kohad, õgvendada kõverikke, jätkata raudteeülesõidukohtade ohutumaks muutmise, luua suuremate linnade vahel võimalused peatusteta rongisõiduks, jätkata raudteeületuskohtade ümberehitamist eritasandilisteks, kus võimalused alternatiivseks raudteeületamiseks puuduvad; tõsta olemasolevate ülesõitude ohtustase maksimaalseks, et jõuda 2035. aastaks Tallinnast Narva ühe tunni ja neljakümne viie minutiga; Tartusse ühe tunni ja kolmekümne minutiga.

Rongiliiklus on reisijate jaoks kõige ohutum transpordiliik.

Raudteel tuleb ka kiiruste tõstmisel panustada oluliselt ohutusse, sh uuendada liiklusjuhtimissüsteemid, vajadusel ehitada ka eritasandilised ristumised⁷⁸ jm tehnilised ohutusmeetmed. Kiiruste tõstmise juures tuleb arvestada, et ei kannataks liialt ka aeglasemalt sõitvate rongide läbilaskvus (s.o tagatud möödasõiduvõimalused) ning tuleb tähelepanu pöörata ka jätkuvalt ennetus- ja teavitustegevustele, et parandada liiklejate teadlikkust ohutust käitumisest (nt raudtee ületamisega kaasnevatest ohtudest). Täpne kava kiiruste tõstmiseks peab arvestama seega ka üldiste arengukavas kirjeldatud taristuarendamise põhimõtetega, sh sotsiaalmajandusliku tasuvusega.

Lisaks kiiruste tõstmisele on sama oluline **reisirongiliikluse tihendamine ja integreerimine regionaalse ja kohaliku bussiühendustega**, mille eelduseks on nõudlusele vastava veeremi olemasolu, piisav raudtee läbilaskevõime ja koostoime teiste transpordiliikidega.

Valga-Võru-Koidula ühendust on plaanis kasutada kaubaveoks.

Raudtee potentsiaali realiseerimine

Kolme olulisema eesmärgi (kaubaveo suunamine raudteele, reisijateveo populariseerimine ja raudteel kiiruste tõstmine) saavutamiseks on mõistlik **panustada raudteevõrkude efektiivsusesse**, mida on võimalik saavutada nt võttes kasutusele telemaatilisi rakendusi⁷⁹ parandamiseks infoliikumist ning minnes üle alternatiivkütustele. Lähtuvalt kulutõhususest, tehnoloogiaküpsusest ja keskkonnaaspektidest on seega mõistlik tihedalt kasutatud leidev osa raudteetaristust järk-järgult elektrifitseerida – mh on elektriveeremi soetushind, opereerimis- ja ülalpidamiskulud diisliga võrreldes soodsamad. Sõltuvalt tehnoloogia arengust ja kättesaadavusest on lisaks raudtee elektrifitseerimisele võimalus võtta kasutusele ka mõni muu alternatiivkütus, näiteks vesinik. Raudteelõigud, mis on madalama kasutuspotentsiaaliga, tuleb viia nullheitele lähtuvalt investeringu kulutõhususest koostoimes ülejäänud raudteega.

Raudteekasutuse jätkuvaks kasvuks ja mh linnaregioonide raudteetranspordi potentsiaali realiseerimiseks **tuleb erilist tähelepanu pöörata** olemasoleva **taristu kvaliteedi tõstmisele**

⁷⁷ Vt [aelmise arengukava tulemusanalüüsi](#) peatükki.

⁷⁸ Hinnates perioodiliselt vajadust, suunaga muuta liikumisteed maksimaalselt ohutuks.

⁷⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/interoperability/interoperability/telematic_applications_en

ning kasutusmugavusele – luua **intermodaalseid terminale** jt (ümberlaadimisplatsid, haruteed, terminalid raudteerambid jaamades, ühendused tööstusparkidega jmt) investeringuid nii kaubavahetuse suunamiseks maanteelt raudteele kui ka reisijateveoks, et **ühendada raudteed teiste liikumisviiside ja liikuvusteenustega ning tõsta raudtee kiiruseid** (sh ERTMS⁸⁰ kasutuselevõtmist). Kasutaja jaoks on oluline tervikteenuse kiirus, ligipääsetavus (nt perroonile) ja mugavus, mis koosneb lisaks rongis veedetud ajale ka kodust raudteepeatusesse ja sealt nt bussi või rattaga lõpp-punkti liikumisele kuluvast ajast.

Raudteefrastruktuuri haldamise mudel ja maksustamine

Riikliku dotatsiooni vajadus ja selle maksmise põhimõtted kujundatakse vastavalt turu olukorrale, ebapiisava tulubaasi puhul peab riik avaliku taristu ettevõtjale puuduolevad vahendid tagama, et oleks tagatud tulude ja kulude tasakaal. Taristutasude poliitikat kujundatakse terviklikult transpordiliikide üleselt poolpikas perspektiivis, pidades silmas nii õigusraami piiranguid, EL kliimaeesmärke ning modaalnihet maanteelt raudteele ja autodest ühistranspordi alternatiivide olemasolul.

Arvestades Eesti väiksust ning lähtudes eesmärgist olla võimalikult efektiivne, on strateegiliseks suunaks **ühtne taristu haldamine** Eestis ning Rail Balticu puhul Balti riikide üleselt. Sealjuures peavad raudtee infrastruktuuri kasutustasud olema stabiilsed ja võimalikult prognoositavad, et tekitada turuosalistes usaldust ning soodustada veelgi raudtee kasutamist (modaalnihet).

Raudteeühendus Euroopaga

Seoses Rail Balticuga avaneb Eesti jaoks täiesti uus ärisuund transpordikoridori mõistes. Kaubavedude ja klientide leidmine ei pea ootama infrastruktuuri valmimist. Selleks, et taristu valmides oleks võimalik maksimaalselt juba varajastes staadiumites konkurentsieelist saavutada, tuleb juba **enne Rail Balticu valmimist käivitada põhja-lõunasuunaline raudtee kaubaveokoridor ja leida kaubaveost huvitatud kliente**. S.o juurutada Rail Balticuga seotud ärimudeleid (nt nn merevaigurongi initsiatiiv⁸¹, kaupadele lisandväärtuse pakkumine), leida võimalusi sünergiateks olemasoleva infrastruktuuriga ning ettevõtetega.

Rail Balticu reisijateveoks on samuti oluline tagada koostoime olemasoleva infrastruktuuriga, sh 1520 mm raudteega. Rail Baltic raudtee kasutamisevõimaluste laiendamiseks (lisaks rahvusvahelisele ka kohalik reisirongiliiklus) on oluline silmas pidada potentsiaali rajada ja kasutusele võtta vastavalt nõudlusele ja koostoimes ülejäänud raudteevõrguga ka trassile ettenähtud kohalikud peatused⁸². Lisaks tuleb Rail Balticul nii reisijate- kui ka kaubaveo sujuvaks alustamiseks leida raudteeveoettevõtjad, kes hakkavad tegelema rongide

⁸⁰ European Railway Traffic Management System - Euroopa raudteeliikluse korraldamise süsteem, mis on digitaalne raudtee selgrook. ERTMS võimaldab parandada läbilaskevõimet (rongide omavahelist vahet pole vaja nii pikana hoida, st lüheneb blokkpiirkond) ja tagab raudteeohutuse kiirustel kuni 500 km/h.

⁸¹ Vt <https://ambertrain.eu>

⁸² Peatuste asukohad on välja valitud koostöös kohalike omavalitsustega maakonnaplaneeringute protsessis.

opereerimisega.

Rail Balticu trassil kasutusele võtta parimad võimalikud ühendused⁸³ kõrge automatiseerimise potentsiaali ning muude teenuste võimaldamiseks.

Tallinna-Helsingi ühendus

Arvestades kahe pealinna lähedust, mis on unikaalne maailmas ja omab potentsiaali kasvada kaksikpealinnaks ning peatselt valmivat Rail Baltic raudteed, on potentsiaal nii reisijate- kui ka kaubamahtude kasvu osas suur. Võimalik edasiarendus püsiühenduseks tooks endaga kaasa positiivse laiemajandusliku mõju⁸⁴. Nii Eesti, kui ka Soome valitsused on väljendanud oma põhimõttelist poolehoidu Tallinna-Helsingi tunneli projektile⁸⁵. **Tunneli elluviimise eelduseks on selle sotsiaalmajanduslik tasuvus ning mõlema riigi suur huvi ja pühendumus selle projektiga edasi minna.** Lisaks on oluline ELi toetus projektile (ehk tegemist oleks ka EL prioriteediga TEN-T võrgustiku osana). Eesti jaoks on arengukava perioodil prioriteediks Rail Baltic raudtee väljaehitamine ja tunneli ehitamiseks investeeringuid ei ole planeeritud, kuid kuna Tallinna-Helsingi tunneli projekti rajamise ettevalmistustööd (näiteks riigi eriplaneeringu läbiviimine, projekteerimine jms) võtavad juba iseenesest vähemalt 10 aastat aega, siis on võimalik kaaluda nende tegevustega alustamist käesoleval perioodil.

Peterburi suunal kiire rongiühenduse arendamine (sh piiriprotseduuride kiirendamine, ühenduskiiruste tõstmine jms) mõjuks positiivselt turismisektorile ja läbi selle muudele majandusharudele, aga see peab olema idanaabriga kokkuleppel ühine prioriteet, et vähendada sõiduaeg kahe linna vahel kahele-kolmele tunnile. Seda toetab ka Eesti poolelt ette nähtud investeeringud taristusse kiiruste tõstmiseks kui ka elektrifitseerimiseks.

Võimalusel tuleks edendada koostööd Aasia kaupade Põhja-Euroopa turule toomiseks mööda raudteed. Selleks tasub analüüsida koostöös Läti ja Leeduga regulaarse konteinerrongiliikluse käivitamist Balti riikide ja Hiina vahel.

Tartu-Riia ühendus

Investeeringud Tartu-Valga kiire ja mugava raudteeühenduse tagamiseks jätkuvad. Potentsiaalse Tartu-Riia rongiühenduse⁸⁶ käivitamise puhul lähtume põhimõttest, et ühenduse käivitamine on otstarbekas, kui on olemas piisav nõudlus, tagatud kiirem ühendusaeg võrreldes kommertsbussiliiklusega ning avaliku teenindamise kohustuse seadmisel kahe riigi koostöös teenuse ühine finantseerimine. Ühtlasi peab ühendus olema tasakaalukalt konkurentsivõimeline graafiku tiheduse ja väljumisaegade osas.

⁸³ Arengukava koostamise hetkel 5G. Samas on väljatöötamisel ja Šveitsis katsetamisel FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), ELi poolt toetatav rahvusvaheline standard peaks valmima 2022. aastal.

⁸⁴ <http://www.finestlink.fi/wp-content/uploads/2018/02/FinEst-link-REPORT-FINAL-7.2.2018.pdf>

⁸⁵ https://www.valitsus.ee/sites/default/files/7.5.2018_decisions_est-fin-eng.pdf

⁸⁶ Arvestades vajadust ühildada Läti vastavate arengukavadega seisukohad ja teha koostööd.

Tallinna ringraudtee⁸⁷

Algatada Tallinna ringraudtee eriplaneering, et välja selgitada selle rajamise otstarbekus ja tasuvus etapiliselt (põhja ja lõunapoolne trass). Tallinna ringraudtee all peetakse silmas raudteeühendust, mis kulgeb suunal Paldiski-Saue-Lagedi-Tapa ja lisaks haru Soodevahest/Lagedilt Ülemiste suunas, mis võimaldaks Ülemiste-Paldiski suunalist reisirongiliiklust. Ringraudtee perspektiiv on Paldiski sadamate ja piirkonna tööstus- ja logistikaettevõtlike arengu soodustamiseks ning Tallinna-siseste riskide vähendamiseks, kuna sellega juhitaks Tallinnast mööda idasuunalised kaubaveod, sh ohtlikud veosed ning võimaldaks raudteel liikuvate kaupade ümberlaadimist ühelt rööpmelaiuselt teisele.

Teadus, haridus ja innovatsioon

Uute raudteeliinide ehitamisega ja raudtee-ettevõtjate vananeva personaliga seoses suureneb vajadus raudteeinseneride järele jmt. Raudteesektor vajab eriala ja töökohana populariseerimist. Selleks, et saaksime koolitada vajaminevad spetsialistid 1520 ja 1435 mm raudtee jaoks, tuleb analüüsida spetsialistide vajadust ning vastavalt tulemustele võtta samme, et tõsta vastavate erialade populaarsust läbi õppekava moderniseerimise, parema seose loomise ettevõtlusega ning koostöömudeli arendamiseks väliskõrgkoolidega. Raudteehariduse täiendamiseks tuleb koostöös Haridus- ja Teadusministeeriumiga töötada välja terviklik lähenemine.

Soodustada raudteesektoriga seotud ettevõtete loodavat innovatsiooni ja loodavat lisandväärtust läbi uute ettevõtlussuundade ning tehnoloogiate rakendamise. Raudteesektori ettevõtetes on suur potentsiaal erinevate digitaalsete arenduste, protsesside kasutuselevõtuks. Teadusasutustega ja koostööorganisatsioonidega nagu Shift2Rail arendada innovatsioonitegevusi nt isejuhtivate rongide katsetamise valdkonnas⁸⁸, sh 5G potentsiaali kasutamisel. Samuti tasub raudteeinnovatsioonis kasutada asjade interneti (IoT) võimalusi (nt veeremi hoolduse vajaduse seireks), digitaalse kaksiku võimalusi (taristu seisukorra muutuste analüüsiks) jm uudseid tehnoloogiaid.

6.4. Mereriik Eesti⁸⁹, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport

Eesti avatus merele ning soodne geograafiline asukoht kaubateedel loovad head eeldused rahvusvaheliseks kaubaveoks, turismiks ning kalanduseks, mille arenguks on oluline edendada avaliku sektori teenuseid, koolitada tööjõudu, tõsta turuosaliste teadlikkust ning parandada omavahelist koostööd. Meretranspordi kaudu toimub 60% Eesti kaubavahetusest.

⁸⁷ [Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024](#)

⁸⁸ Milleks on vajalikud automaatse rongi funktsioon (Euroopas arendatud ATO), rongi asukoha tuvastus ETCS (üks ERTMS osadest), rongi automatiseeritud reaktsioon takistustele ja ohtudele, automaatne intsidentide ennetus ja haldamine.

⁸⁹ Merenduspoliitika laiendatud visioon on kirjeldatud [Lisas 4](#).

	Alaeesmärk	Indikaatorid
	Muudame meretranspordisektori konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendame selle muu taristuga.	Kauba- ja reisilaevade arv Eesti lipu all (500 ja suurema kogumahutavusega); Meretranspordisektori ettevõtetes loodava lisandväärtuse kasv aastas on suurem kui SKP (%) kasv (Eesti Panga majandusproгноos 2019-2022 andmetel SKP (%) eeldatav kasv aastal 2022 2,4%).
Sihttasemed	2020	0
	2025	> 20
	2030	>35
	2035	>50 laeva



Eesti mereala on oluline osa Eesti Vabariigi territooriumist, kus viiakse ellu majanduslikke, kultuurilisi, keskkonna-alaseid ja julgeoleku huvisid. Samas teadvustame, et merendusega seotud küsimused on sageli laia rahvusvahelise mõjuga ning merenduse areng saab toimuda ainult konstruktiivses ja tasakaalustatud rahvusvahelises koostöös. Tulevalt oma geograafilisest asendist soovib Eesti olla strateegiline partner ülemaailmses tarneahelas ja tagada Eestis pakutava transporditeenuse kõrgeima kvaliteedi. Samas on väga olulised keskkonnateemad, et suudaksime tagada Läänemere ressursi kasutamise kestlikkuse.

Eesti merenduse arengu suundadeks uuel perioodil on:

Ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

Eesti laevandusettevõtetele ja meremeestele tuleb tagada järjepidevalt võrdsed konkurentsitingimused muu maailmaga. Selleks et ettevõtetele säiliks kindlus investeringute tegemiseks,

peab riiklik toetussüsteem sh. seadusandlus olema pikaajaline, pidevalt seirataav ja vastavalt olukorrale vajadusel hõlpsalt korrigeeritav. Ettevõtete jaoks on suurim arengut pidurdav takistus uute laevade ostu finantseerimine, kuna omavahendid investeringuteks on piiratud ning laenude saamine keeruline. Seetõttu on vaja analüüsida riigi võimalusi laevandussektori investeringute soodustamiseks ja vajadusel ka uusi meetmeid rakendada, et toetada ettevõtete konkurentsi- ja ekspordivõimet samaväärselt meie naaberriikidega.

Sadamate konkurentsivõime sõltub paljustki juurdepääsust sadamale ning riigipiirini viivast transpordikoridorist tervikuna. Maismaa transporditaristu planeerimisel tuleb muu hulgas arvestada ka sadamate kaudu käideldava kauba mahuga ning investeringuotsused peavad tagama sujuva kaubavoo liikumise sadamast kuni piirini. Ühtne andmete liikumine erinevate transpordiliikide vahel, konkurentsivõimeline veeteetasu ja keskkonnahoidlikud innovaatilised lähened toetavad veelgi enam sadamate konkurentsivõimet ja arengut.

Reisilaevaliikluses jätkame sihil, et Eesti oleks väliskülastajatele kiirelt ja mugavalt kättesaadav, mida toetab kaasaegne taristu ning kaubaveod toimivad tõrgeteta.

Meretranspordipoliitika tegevuste raames võetakse arvesse heaolu arengukavas 2016-2023 sätestatud ning toetatakse töandja investeringute kasvu töötaja töövõime säilitamiseks ning töötajale tervist hoidva töökeskkonna loomisesse.

Merendus on ohutu, turvaline ja merekeskkonna seisund on paranenud

Ohutu veeliikluse tagamine tugineb paljude näitajate koostoimele nagu näiteks hüdrograafiliste mõõdistustööde usaldusväärsed andmed, taristu, liikluskorraldus, ohutud laevad jne. Kõigi eelpoolnimetatute edukas koostoime tagab ohutu veeliikluse. Läänemere intensiivse veeliikluse tingimuses suureneb laevaliikluskorralduse osatähtsus ohutuse tagamisel. Väga oluline on vajaliku navigatsiooniteabe nagu näiteks navigatsioonihoiatused olemasolu ja kättesaadavus ning erinevad innovaatilised lähenemised teabe edastamiseks või kättesaadavaks tegemiseks.

Rahvusvaheliselt ja ka siseriiklikult on põhitähtis otsingu- ja päästetööde ning merereostustõrje teenuse kättesaadavus Eesti vastutusallas.

Riiklikult ja regionaalselt olulistesse sadamatesse viivad veeteed peavad olema rekonstrueeritud, kaasaegsed ja regulaarselt hooldatud. Sadamate ehitus peab tagama turvalise sildumise ja viibimise sadamas ka ekstreemsete ilmaolude korral.

Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut

Avaliku sektori esmaseks ülesandeks on efektiivse ja ajakohase õigusraamistiku, avalike teenuste rahastamise ning merenduse arengut toetava juhtimisstruktuuri tagamine. Ohutuse seisukohalt on väga oluline merealade olukorradeadlikkus, valmisolek reageerida ja osutada abi.

Avaliku teenusega seotud tugiteenused (veeteede navigatsioonimärgistus, ehitus ja hooldamine)

tuleks tagada avalikest vahenditest.

Merekeskkonna kaitse strateegiline dokument on merestrategia ja selle meetmekava, milles sisalduvaga meretranspordipoliitika arvestab.

Eesti mereharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel

Haridusasutuste pakutav mereharidus peab olema kvaliteetne ja heal tasemel. Haridusasutused arvestavad uute õppekavade käivitamisel merenduse globaalseid ja tehnoloogilisi suundumisi ning sektori vajadusi, et tagada kvaliteetne sektori kasvu tingimusi arvestav tööjõud.

Mereuuringute ja -tehnoloogia arendamine aitavad saavutada majanduskasvu, ilma et keskkonnaseisund halveneks. Mereteadus, -tehnoloogia ning -uuringud on merega seotud tegevusvaldkondade säästva arengu jaoks esmatähtsad. Peame väga oluliseks valdkondlikku rahvusvahelist teaduskoostööd.

Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuri edasi kandmist

Randlusel on kanda kaks suuremat funktsiooni – kohaliku elukeskkonna, elustiili ja kultuuripärandi säilitamine, luues ka vastavaid töökohti, ning merenduse vastu huvi tundvate inimeste kasvatamine, kes asuksid tulevikus tööle merendussektorisse. Rannaäärses ettevõtluses on kesksel kohal turism ja kalandus, mis on omavahel seotud nii taristu kui ka tegevuste kaudu.

Eestis on innovaatiline ja konkurentsivõimeline meretööstus

Meie meremajandusel on lahendada mitmeid ülesandeid – Euroopa mastaabis suure mahuga reisiliikluse teenindamine, seda ka siseliinidel (Virtsu ja Kuivastu sadamates saabuvaid ja lahkuvaid reisijaid kokku ca 3,5 miljonit kummaski sadamas), kavandatavate suureenergeetikaobjektide ehitamine ja hilisem teenindamine ning kaubaveo rahvusvahelise konkurentsivõime tõstmine. Soodsa keskkonna olemasolul on võimalik kohaliku meretööstuse areng.

Eesti merendus on integreeritud nii Eesti riiklike kui ka meie liitlaste strateegiliste vajadustega

Riigikaitse vaatest on merenduse valdkonna ohutuse ja turvalisuse arendamine oluline, selleks et tagada nii Eesti üksuste liikumise kui ka liitlaste vastuvõtmise võimalikkus.

Lisas 4 käsitletakse meretranspordipoliitika arengusuundi detailsemalt.

6.5. Eesti linnulennult. (otse)lendudega ühendatud Eesti

Lennundussektor panustab Eesti majanduskasvu, töökohtade loomisesse, kaubandusse ja liikuvusse. Eesmärk on inimeste vajadusi arvestav, mugav, ligipääsetav, hästi ühendatud, keskkonnasõbralik, ohutu ja turvaline lennutransport. Inimeste heaolu ja piirkonna konkurentsivõime parandamiseks on oluline arendada Eesti (otse)ühendusi Euroopa ja selle sõlmlennujaamadega⁹⁰. Sealjuures pöörata rohkem tähelepanu ka lennunduse väliskulude vähendamisele.

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Majanduse konkurentsivõime tagamiseks hoiame Eesti ühendatuna, arendame lennundussektori uusi ärisuundasid ja digiteerime õhustransporti.	Rahvusvaheliste alaliste otse- ja ühe ümberistumisega ühenduste arvu kahekordistamine Kaubavedu kolmandatest riikidest (edasijäätus nt RBga) 100,000 tonni aastas
Sihtasemed	2020	FINEST programmi rakendatakse
	2025	Irdtorni lahendused on kasutusel
	2030	Droonipõhise pakiveo laadimiskeskuste tekkimine väikelennuväljadele
	2035	40-55 aastaringset regulaarliini ⁹¹ Elektri/või vesinikumootoriga õhusõidukitega regionaalse lennuliini käivitamine

- Lennukauba mahtude tõstmine (arendustegevused Tallinna Lennujaam AS-i kaudu luues tingimused ladude laienemiseks ja edasiveo logistikaks).
- Lennuhooldussektori ja varuosade ladude n-ö laienemiseks võimaluste tekitamine (Tallinna Lennujaam AS-il arendustegevused luua vastavalt nõudlusele täiendavaid angaare ning perroone). Eestis toodetakse õhusõidukite varuosasid.

⁹⁰ Frankfurt, London LHR, Paris CDG jt. Olulised on ühendused ka Euroopa pealinnadega üldisemalt (Viin, Kopenhaagen, Amsterdam jt).

⁹¹ 2019. aastal on 28 alalist otseühendust. Täpne indikaatori sihttase ja arvutamise meetodika on väljatöötamisel, arvestades ACI ja IATA ühenduvusindekseid.

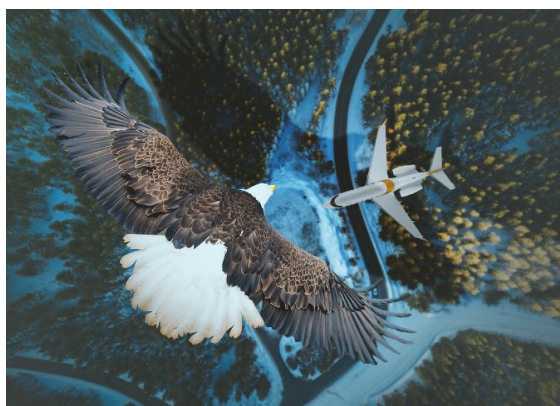
- Transiitreisijate arvu suurendamine (riigi, sh EL poolne tingimuste loomine (lepingud), lennujaama lobitöö), turundustöö üldises plaanis, mis puudutab Eesti kui reisisihtkoha atraktiivsuse reklaamimist.
- Mehitamata lennuliikluse korralduse keskkonna loomine.
- Ülelendude mahu suurendamiseks võimaluste tekitamine (piiriülene koostöö, Kaug-Ida ja Lähis-Ida suunas lobitöö tegemine, *cutting edge* tehniliste võimekuste loomine).
- Õhuruumi ühiskasutuse parendamine, riik kui moderaator erinevate partnerite vahel, kes tagab erinevate huvigruppide huvide tasakaalustatuse ja koostoime (riiklik lennundus, militaarlennundus, tsiviillennundus, mehitamata õhusõidukid jne).

Töötame selle nimel, et Euroopa Liidu lennunduspoliitika raamistik arvestaks liidu äärepiirkondade vajadustega hoida ja arendada otseühendusi. Euroopa õhuruumi ümberkorraldus peab tagama ohutu ja jätkusuutliku lennuliikluse. Samal ajal peab tagama keskkonnahoidlike tehnoloogiate arendustegevuse ja alternatiivkütuste kasutuselevõtu. Euroopa Liidu lennundussektori keskkonnajalajälje vähendamiseks toetab Eesti ühtse Euroopa taeva kontseptsiooni kiiret rakendamist Euroopa Liidus.

Lennunduse areng ja selle roll majanduskasvu suurendamisel on tihedalt seotud innovatsiooni ja digitaliseerimisega. Era- ja avaliku sektori tehnoloogiasse ning innovatsiooni tehtavad investeeringud aitavad tugevdada Euroopa juhtivat rolli rahvusvahelises lennunduses. Eesti panustab infotehnoloogivõimekuse kompetentsiga lennunduse küberjulgeoleku tõstmisse.

Eesti kui Aasia lennukauba jaotussõlmpunkt

Tagame tingimused Aasia turgude teenindamiseks ning tekitame sünergia Rail Balticuga – loome toimiva ning tõhusa lennukaupade jaotuskeskuse Tallinna Lennujaam AS-i kaudu, mis läbi kasvatame lennunduse kaubamahtusid eelkõige kaugemate sihtkohtadega (eeskätt Aasia). Kaubamahtude kasvu tulemusel tõstame tööhõivet, elavdame majandust ning sektori konkurentsivõimet. Eesti-Hiina lennunduskokkulepe toetab Aasia turu avardamise võimalusi. Sarnaste kahepoolsete lepingute sõlmimine on plaanis veel teiste Aasia riikidega.



Reisilennud ja ühenduvus maailmaga

Arendame otseühendusi, sh sõmlennujaamadesse, et tagada võimalikult suur sihtkohtade katvus, sh ühe ümberistumisega. Olles Euroopa Liidu ääremaa, peame tunnistama lennunduse arendamise kulukust, samas näeme Eesti ühendatavuse parendamise võimalusena ühenduste suurendamist olemasolevate lennundussõlmpunktidega lõppsihtkohtadesse.

Otseühenduste kasvatamiseks suurendame kolmandatest riikidest Tallinna lennujaama kaudu liikuvate transiitreisijate arvu lennunduskokkulepete sõlmimise kaudu, terminalide laiendamiste jm arendustöödega.

Eesti reisijate liikumisvõimaluste tagamiseks tuleb panustada ka Eestis tegutsevate lennuettevõtjate tegevusse (suurema lubatud riigiabi andmise kaudu), et olukorras, kui teised vedajad lendamisvõimalusi ei paku, saaks siinse turu nõudlust täiendavate majanduse toetamiseks esmavajalike sihtkohtadega teenindada.

Kvaliteetsete ja mugavate rahvusvaheliste lennuühenduste ning kasvavate mahtude turvalise ja järjepideva teenindamise tagamiseks on strateegiliselt oluline jätkata Tallinna Lennujaam AS-i julgestuse ja päästekulude katmist riigieelarvest.

Tallinna ligipääsetav lennujaam

Tallinna lennujaama linnasisene asukoht on väärtus, mida hoida ja millest maksimaalselt kasu saada. Lennujaama ja linnavaheline ühendus on tagatud nii trammi- kui ka bussiühendustega (sh regionaalselt). Samas tuleb rohkem tähelepanu pöörata keskkonnaaspektidele, mh tervikvaatele, kui hästi on lennujaam ligipääsetav ja ühenduv erinevate transpordiliikidega (sh jalgsi ja jalgrattaga), milline on seda ümbritsev (elu)keskkond ja koostoime Ülemiste piirkonnaga (nt ka tulevikus Rail Baltica terminaliga). **St arendada lennujaama kui erinevaid liikuvusteenuseid (inimeste ja kaupade veoks) koondavat sõlmpunkti ja panustada selle seotusele muu linnas paikneva transporditaristuga.** Lennu-, rongi- ja bussijaam moodustavad Eesti väravaks oleva tervikliku ühisterminali, millel peavad olema parimad ühistranspordi otseühendused Tallinna ja Harjumaa piires ning väga hea juurdepääs jalgsi ja rattaga. Ülemiste kaubajaama lahkumine muudab võimalikuks ja vajalikuks Rail Balticu raudtee alt tiheda ja atraktiivse ristumiste võrgustiku rajamise Tartu maanteest kuni Tallinna servani. Tuleb jätkata Lennujaamas toimuva maapealse transpordi (lennukite ruleerimine ja reisijatevedu) üleviimist alternatiivkütustele.

Lennuliiklusteenuste arendamine

Lennuliiklusteeninduse AS töötab välja lahendused ning tehnoloogia kaugjuhitava lähi- ja lähenemislennujuhtimise tehnoloogia (irdtorn) kasutuselevõtuks regionaalsetel lennuväljadel, luues ühise juhtimiskeskuse.

Irdtorn⁹² ehk kaugjuhitava lähilennujuhtimisüksuse (*Remote Tower*) kontseptsioon võimaldab madala liiklustihedusega lennuväljadel osutada lennuliiklusteenuseid paindlikumal ja kuluefektiivsemal moel.

Hinnasurve tugevnemisel Tallinna lennuvälja lähi- ja lähenemisteenustele oleme valmis Tallinna lennuvälja ühendamiseks irdtorniga.

⁹² Irdtorn arendatakse välja mitmel pool maailmas, sealhulgas kirjeldatakse seda üksikasjalikult Euroopa lennuliikluse korraldamise juhtplaanis ning neid on arvukalt juba ka rakendatud.

Edaspidi muudame selle teenuse vajaduspõhisemaks ehk nõudmisel osutatavaks ja tekitame võimekuse selle pakkumiseks naaberriikidele, õhuväele jt. Irdtorni tehnoloogia integreerub ka UTM lahendustega, et paremini ära kasutada väikelennuvälju ja toetada muuhulgas ka UTM põhise kaubaveo arengut.

Viime ellu FINEST programmi koostöös Soome peamise aeronavigatsiooniteenuse osutajaga ANS Finland⁹³. Eesti, Soome ja Läti on oma geograafiliselt asendilt üheks Euroopa – Aasia suunalise liikluse väravaks Euroopas ja selle positsiooni tugevdamine on nii majandusliku kui ka lennuliikluse alase võimekuse suurendamise seisukohalt oluline eesmärk. FINEST programm on täna Euroopa esimene rakenduv projekt dünaamilise ülepiirilise lennujuhtimise integreerimise valdkonnas. Programmiga võetakse kasutusele integreeritud lennujuhtimissüsteem, ühtlustatakse lennujuhtimisprotseduurid, arendatakse kübervaldkonda jm piiriüleseid koostöötegevusi. Sellega muudame lennuliiklusteenuse efektiivsust ja parendame läbilaskevõimet, tehes seda läbi dünaamilise piiriülese teenuse osutamise koos ANS Finlandiga.

FINEST programmi ühe tulevikuväljundina mõtleme ka Tallinna ja Helsingi lähenemisalade (TMA – Terminal Control Area) vahelisele tihedamale koostööle ja teistele kulu- ja keskkonnaalast efektiivsust pakkuvatele lahendustele.

Mehitamata õhusõidukid kui tuleviku transpordiviis

Võtame kasutusele mehitamata õhusõidukite liikluskorralduse süsteemi (UTM) ning loome reeglid ja tingimused mehitamata õhusõidukite opereerimiseks (*U-Space*). Kasutades ja arendades uusi tehnoloogiasid, loome lennuliikluskorralduse süsteemi, mis tagab mehitamata lennuliikluse ohutu koostoimimise mehitatud lennuliiklusega. Lisaks lennuohutuse tagamisele loob *U-Space* võimaluse uute teenuste tekkeks ja laiemaks kasutuseks (nt pakivedu linnakeskkondades ja piiratud ligipääsuga piirkondades, järelevalve- ja kontrollitegevused ehitusvaldkonnas, metsanduses ja põllumajanduses, ka inimeste transport jne). Samuti on mehitamata lennunduse võimekuse kasvatamine oluline avaliku julgeoleku toetamise seisukohast, nagu näiteks avaliku korra tagamisel, piirialade seirel, päästetöödel ja kiirabiteenuste osutamisel. Mehitamata lennuliikluse süsteemi rakendamine loob mh lisaväärtust ka teistes valdkondades. Kokkuvõttes toetab *U-Space* taristu loomine erinevate teenuste arendamist, mis on suurema paindlikkusega, keskkonda säästvamad ning väiksema kapitali- ja madalamate tegevuskuludega, elavdades riigi majanduslikku keskkonda tervikuna.

Maailm on liikumas aina enam e-kaubanduse poole ja erinevate suurte teenusepakkujate puhul muutub järjest olulisemaks kauba kättetoimetamise kiirus, siis näeme väikelennuväljadel võimalikku vaheladude rolli. Elektrilennukite ja suurte droonide turule tulek tekitab vajaduse ja võimaluse kaupade kiiremaks liigutamiseks väikelennuväljade kaudu.

Analüüsime ka võimalust toetada elektrilennukite kasutuselevõttu üleriigilises ulatuses ja

⁹³ Finesti programmi koostöö rakendub aastal 2022. Finesti programmi tegevuste ajakava võib ulatuda kuni aastani 2030. <https://www.ansfinland.fi/fi>

mikroõhustranspordi innovatsiooni reisijateveoks.

Riigisiseseid lennuid jätkuvad

Eestisisene lennundus on vajalik eelkõige lisandväärtusena ja on kulukas teenus lähtuvalt Eesti väiksusest ning hajusast asustusest. Tarbijale soodsad ühendused tuleb tagada kasutades teisi alternatiivseid transpordiliike, kui võimalik. Lennuteenuse hinnastamisel järgime aina enam ka „saastaja maksab” printsiipi piirkondade puhul, kus on muu transpordivõimalus tagatud. Tagame kvaliteetse ja mugava lennuühenduse Tallinnast Hiiumaale, Saaremaale ja talvehooajal Ruhnu ning jätkame olemasolevate regionaalsete lennuväljade tegevuse toetamist, et panustada lennuväljade seisukorra säilitamisse ja võimaldada lennuväljade tegevuse laiendamist.

Rohkem lennundusteenuseid Eestisse

Hetkel ei ole õhusõidukite hooldusettevõtluse laiemaks viljelemiseks Eestis kõiki vajalikke/soodsaid tingimusi. Õhusõiduki hooldusettevõtluse laienemist tuleb Eestis tervikuna soodustada (tagades konkurentsivõime kasvuks rahvusvaheliste konventsioonide ülevõtmise, kasutades võimalikke maksusoodustusi, luua head tingimused lennuvälja julgestusaladest väljas olevate õhusõiduki hoolduseks, samuti kasutades ära e-residentsuse potentsiaali). Selle tulemusel hakatakse Eestis rohkem teostama õhusõiduki liini- ja baashooldust ning laiendatakse õhusõidukite varuosade ladustamise võimalusi.

Lennundussektorit teenindava kompetentsikeskuse kujundamine Eesti Lennuakadeemia baasil

Lennundusharidus on maailmas tunnustatud ning kõrgelt kvalifitseeritud ekspertide koolitamisel on võimalik tagada järelkasv tänapäevase pädevusega lennunduspersonalit näol sektori tarbeks. Laiendada tegevusvaldkondi ja tegevusmahte, et õpe oleks tulevikku vaatav ja vajadusi arvestav, kus õppetegevuses kasutatakse innovatiivseid lahendusi (see tähendab ka tuleviku vajadusi arvestav taristu ja treeningseadmed) ning toetab ja on sidustatud rohkem ettevõtlusega ja valdkonna arengusuundadega (digitaliseerimine lennunduses, mehitamata õhusõidukite kasutuselevõtt, kübeturvalisuse arendamine).

Majanduskasv käib käsikäes ka uute töökohtade loomisega. Kõik eelnev, sh püstitatud eesmärgid, aitavad kaasa nii majanduskasvule kui töökohtade loomisele (kvalifitseeritud oskustöötajad).

7. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport

	Alaesmärk	Indikaatorid
	Toome ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muudame selle kasutamise mugavamaks läbi selle targema planeerimise ning nutikama piletimüügikorralduse.	Ühistranspordi sõitude arv 212 mln algtase Hea ühistransporditeenuse teenindusallas paiknevate elu- ja töökohtade osakaal ⁹⁴
Sihtrasemed	2020	Ühistranspordi sõitude arv 220 mln
	2025	Ühistranspordi sõitude arv 250 mln
	2030	Ühistranspordi sõitude arv 290 mln
	2035	Ühistranspordi sõitude arv 300 mln

Riiklikku ühistransporti korraldatakse ja ühistranspordi planeerimist koordineeritakse keskselt Liikuvusametist. Regionaalse liikuvuskorraldusega seotud tegevuste eesmärk on lihtsustada omavalitsuse ja maakondade piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise (aktiivsed liikumisviisid, rongid, bussid, trammid, praamid jne), mis aitab luua olukorra, kus erinevad ühistranspordiliigid ei konkureeri omavahel vaid täiendavad üksteist ning pakuvad alternatiivi isiklikule sõiduautole⁹⁵. Töötame ühistranspordi paremaks korraldamiseks välja ühise ühistranspordi juhtimis-, finantseerimis- ja planeerimismudeli, mis aitab tõsta ühistranspordi konkurentsivõimet.

Linnapiirkondades tagatakse ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömodelite abil (sh tellimine, rahastamine), et tõhusamalt kasutada ühistranspordi korraldamise eelarvet, ühildada graafikuid, tagada parem koordineerimine erinevate transpordiliikide vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelrände osakaalu.

Nutikas ühistranspordikorraldus

Liikuvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega kogu reisijatekonna mugavamaks ja kiiremaks muutmine. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavust (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse) ühistranspordiliinide toimivust, ümberistumisaegade mõistlikkust (graafikute ühildamine) jmt, eesmärgiga pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Mh

⁹⁴ Metoodika on koostöös Maanteeametiga väljatootamisel.

⁹⁵ V.a kui tegemist on olulist nõudlust omava marsruudiga, kus konkurents tõstab kvaliteeti ja hoiab teenuse hinda.

tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, põimides nt rattaringluse ühistranspordiga ühtseks tervikteenuseks, laiendades seeläbi ühistranspordi efektiivset teeninduspiirkonda. Ühistranspordi teenuse **kvaliteedi tõstmiseks** tuleb kaaluda **ühistranspordikeskuste (ÜTK) ja teiste ühistranspordikorraldajate liitmist ühtseks organisatsiooniks**. Lisaks on, praegused ÜTK-d liiga väikesed, puudub tugipersonal ja inimressurss ühtse ühistranspordisüsteemi arendamiseks. Ühendatud ÜTK-de puhul on vajalik ka eraldi arendustegevuse rahastamine, mitte ainult opereerimise korraldamisega tegelemine.

Kõiki ühistranspordiliike hõlmav piletisüsteem

Kasutajakogemuse parandamiseks on üheks olulisemaks tegevuseks piletimüügi kaasajastamine – **luua ühtne üle-eestiline piletimüügisüsteem**⁹⁶, kus samu piletitooteid/kanaleid on võimalik kasutada nii avalikel kui ka kommertsliinidel **sõltumata transpordiliigist**⁹⁷ (nt bussis, rongis riskasutatavad piletid). Samuti on eesmärgiks piletimüügi turu avamine ehk edasimüügi, piletitoodete ja tellimuspõhiste multimodaalsete lahenduste võimaldamine.

Ühistransport peab olema taskukohane vähese sissetulekuga inimestele, samas atraktiivne ka kõrgemapalgalistele. **Seetõttu oleks mõistlik koos ühtse piletimüügisüsteemiga minna üle ka paindlikumale hinnastamisele**, pakkudes soodustusi neile, kes seda vajavad. Paketitasud (nt tsoonipõhised) ja üle-eestiliselt korraldatud ühistranspordipiletid pakuvad mitmeid eeliseid, mh stabiilne tulubaas ning suurem potentsiaal teenuse kvaliteedi parandamiseks üle kogu riigi ehk võimalust kasutada piletitulu ühenduste sageduste parandamiseks ja teenuse kvaliteedi tõstmiseks. Turismi toetamiseks tuleb uurida võimalusi minna üle ühtsele piletisüsteemile naaberriikide, -regioonide või -linnadega, nagu näiteks Tallinna-Helsingi piletisüsteemi võimalikult lai ühildamine.

Oluline on **ühistranspordi jätkuv toetamine üle-eestiliselt riigieelarvest**, et tagada piisavad liikumisvõimalused, fookusega **tõsta ühistranspordi kättesaadavust, teenuse taset ja positiivset kasutajakogemust**. Reisijatele on üheks olulisemaks aspektiks ühistranspordi selge korraldus, sh ühtne piletimüügisüsteem, mis tuleb Eestis kasutusele võtta. Ühtselt korraldatud piletimüügisüsteem ja koostöö erinevate transpordiliikide vahel aitab kasutajal paremini ühildada erinevaid liikumisviise. Selgem piletimüügi korraldus ja ühtne süsteem suurendab paindlikkust ühistranspordi rahastamisel. Oluline on vältida olukorda, kus majanduslikult rasketel aegadel võib tekkida surve ühistranspordi eelarve kärbeteks, mis kahjustaks kogu teenuse pakkumist ja kvaliteeti. Peab säilima paindlikkus investeerida nii liinivõrgu ja ühistranspordivahendite uuendusse kui ka teenuse, sh taristu, arendamisse.

⁹⁶ Alustades väiksematest piirkondadest ja etapiliselt laiendades. Luues nõuete kogumi erinevatele tehnilistele lahendustele (piletisüsteemidele), mis võimaldaksid sujuvat ja mugavat (rist)müüki, sõltumata transpordiliigist ja teenusepakujast.

⁹⁷ Arvestades määrusest 454/2011 tulenevate nõuetega reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste kohta, mis kehtestavad ühtsed tehnilised nõuded raudtee piletitele ja broneerimissüsteemidele.

Efektiivselt ja kvaliteetselt korraldatud ühistransport

Ühistranspordi kvaliteet, ühenduskindlus ja -aeg on ühtlasi kõige olulisemad tegurid, mis mõjutavad inimest otsustama ühistranspordi kasuks ning loobuma isikliku sõiduauto kasutamisest. Eesmärk ei ole ainult ühistranspordi kasutajate absoluutarvu kasvatada, vaid suurendada ühistranspordi kasutamise osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega, st peaks toimuma modaalnihe. Peamiseks fookuseks on ühistranspordis igapäevaste (tööle ja kooli) liikumiste osakaalu tõstmine ja linnadevaheliste ühenduste arendamine (vähendades ühistranspordi ühendusaega suuremate linnade vahel), nt tagades eriliiki ühistranspordi parema ühendamise ja koostoime (nt bussiliinid ja rongiühendused).

Ühistransporditeenuse ja -taristu arendamisel tuleb lähtuda kohalikes üldplaneeringutes kavandatud keskuste võrgustikust, sidumaks keskusi omavahel ning selle tagamaaga. **Hajaasustuses**, kus pole majanduslikult otstarbekas traditsioonilist ühistransporti arendada, **lahendatakse** võimalusel **ühiskondlik transport nõudluspõhise transpordiga**, mis on kättesaadav kõikidele ühiskonnagruppidele ning tagades kõikidele inimestele liikuvuse. Samuti arendatakse pargi ja reisi süsteemi, soodustades veelgi ettevedu kiiretele rongiühendustele ja n-ö magistraalliinidele. Ühistransporditeenus ja korraldus peab olema piisavalt hea, et ka ettevõtted ja asutused eelistaksid asukohavalikul väga hea ühistransporditeenusega piirkondi. Riik soodustab (nt läbi õiguskeskkonna) ühistranspordiga tölkäimise korraldamist ka siis, kui seda soovib teha ettevõtte oma töötajatele.

Tähelepanu tuleb pöörata **ühistranspordipeatuste ja sõlmpunktide kvaliteedile** (mugavad ümberistumisvõimalused, valgustatus, ilmastikukaitse, ligipääsetavus jne) ning nendeni viivatele **teekondadele, auto ja jalgratta parkimistingimustele**. Fookuses on peatuste **aastaringne ligipääsetavus**, mis eeldab asumitest peatustesse viivatel teekondadel universaalse disaini põhimõtetest kinni pidamist ning aastaringset kvaliteetset hooldust. Samuti peavad olema ühistranspordivahendid ligipääsetavad.

Teenuste hankimise põhimõtted

Raudteel Eesti siseste ühistranspordiühenduste tarbeks sõlmitakse reisirongide puhul otselepingud, kuni otsustatakse tänane veeremipark asendada uue veeremiga, millega kaasnevalt kaalutakse riigihanke tulemusena operaatori valimine.

Riigihangete planeerimisel **tuleb eelistada energiasäästlike ja keskkonnasõbralikke kütust tarbiva sõiduvahendi kasutamist**, mis aitab kaasa riigi keskkonna-, kliima- ja energiatõhususe eesmärkide saavutamisele ehk vähendame ühistranspordi keskkonnajalajälge. Samuti soodustada järjepidevat üleminekut sõiduvahenditele, mis on sobilik üldise ligipääsetavuse tagamiseks, sh erivajadustega inimeste teenindamiseks ning ümbritseva taristu, infoedastuse jmt universaalseks kujundamisele. Eesmärgiks on ka innovaatiliste lahenduste toetamine ja nutilahenduste kasutuselevõtmise soodustamine läbi riigihangete tingimuste. Vähendame ühistranspordi keskkonnajalajälge.

Parvlaevaühenduste pidamisel on olulisemateks kriteeriumideks ühenduse stabiilsus, liikluse

tihedus ja kiirus ning parvlaevade sõidugraafikute vastavus elanike vajadustele, samuti ühendatus muude transpordiliikidega.

Innovatiivsed liikuvusteenused

Võtame kasutusele isejuhtiva ühistranspordi, kui selle tasuvus on parem võrreldes nn traditsioonilise ühistranspordiga ning kui on tagatud teenuse toimepidevus ja konkurentsivõime⁹⁸, et teenindada mh äärelinnasid. Toetame sellekohast teadusarendustegevust. Töötame välja lahenduse, kuidas efektiivsemalt haarata hajali asustatud piirkondade elanikke ühistransporti läbi jagatud viimase miili transpordi kasutamise, millega teenindada ühistranspordi põhiliine.

Pakirobotite, velocargo, linnadroonide ja volokopterite uurimine, katsetamine ja võimalusel ka rakendamine nii pakkide kui ka inimeste veoks linnas. Samas pöörates tähelepanu, et uute viiside lisandumisel ei muutuks liikumine ohtlikumaks ja, et linnaruumi ei tekiks juurde liigset müra, energiatarbimist jmt.

Toetame läbi teadus ja arendustöö täiesti uut liiki transpordilahenduste (nt Hyperloop) rajamise võimaluste uurimist ja tehnoloogia katsetusi.

8. Arengukava maksumuse prognoos

Arengukava rahastatakse riigieelarvest ja hõlmatud on ka välisvahendid. Raha eraldamist on täpsustatud riigi eelarvestrateegias esitatud transpordi tulemusvaldkonna ja arengukava programmide ulatuses. Arengukava eesmärkide ja alaeesmärkide saavutamisele aitavad peale riigieelarve kaasa oluliselt (sh ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi vahendid ehk nn CO2 vahendid) ka EL-i 2021-2027 finantsperioodi struktuurivahendid: Horisont 2020, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSD), Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid (Euroopa Regionaalarengufond ja Ühtekuuluvusfond), Euroopa ühendamise rahastu.

Arengukava maksumuse prognoosis nimetatud summa ei kata kogu arenguvajadust, programmide koostamisel tehakse eesmärkide saavutamisel valikuid, lähtudes riigieelarvest ning Euroopa Liidu jm vahendite kasutusvõimalusest ja -piirangutest.

Arengukava koostamise hetkel on teadaolevad suuremad investeeringud:

- Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh ehitame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte, et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi nullheitele, et vähendada transpordi

⁹⁸ Ühendusaja jmt kriteeriumide lõikes.

keskkonna jalajälge, summas kuni 200 miljonit eurot. Rahastame üleminekut rohelisemale liikumisele kasutades EL struktuurivahendeid ja müügitulusid ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist.

- Ehitame kolmes põhisuunas (Tallinna-Tartu, Tallinna-Narva, Tallinna-Pärnu) välja uutikad ja ohutud maanteed hinnangulise maksumusega kuni 2 miljardit eurot, et vähendada linnadevahelisi aegruumilisi vahemaid ja tõsta liiklusohutust. Rahastame maanteed arendust riigieelarvest, võimalusel kaasates eravahendeid.
- Viime kõik kruusateed liiklussagedusega üle 50 auto ööpäevas 2030. aastaks mustkatte alla, hinnangulise kogumaksumusega 200 miljonit eurot, et parandada liiklemise mugavust ja tagada teede läbivus igal aastaajal.
- Liiklusohutusprogrammi elluviimine ca 40 mln eurot. Rahastame liiklusohutustegevusi riigieelarvest.
- Elektrifitseerime 1520 mm raudteelõike KHG heite CO₂e emissioonide vähendamiseks ning transpordi energiasäästu kohustuse täitmisele kaasaaitamiseks, mis läheb maksma kuni 300 miljonit eurot. Vähendame raudtee keskkonnajalajälge kasutades ELi struktuurivahendeid ja müügitulusid ELi lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist.
- Tõstame 1520 mm raudtee kiiruseid aegruumiliste vahemaade vähendamiseks ja säästva pikamaa reisitranspordi osakaalu suurendamiseks kuni 160 km/h-ni⁹⁹, mille indikatiivne maksumus on kuni 260 miljonit eurot. Tõstame kiiruseid kasutades laenuvahendeid ja EL struktuurivahendeid.
- Soetame uusi elektrironge, et parendada ühendusi linnade vahel summas kuni 120 miljonit eurot. Rongide soetamiseks kasutame ELi lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise CO₂ müügitulusid.
- Kergrööbastranspordivõrgu arendamine Tallinnas ja selle lähiümbruses summas kuni 120 mln eurot.
- Renoveerime Eesti tuletornid summas 35 mln eurot.
- Toome rohkem laevu Eesti lipu alla, luues neile konkurentsivõimelise keskkonna ja toimivad infosüsteemid summas ca 1,5 mln eurot.
- Vähendame veeteetasusid hinnanguliselt 15 mln ulatuses eesmärgiga tuua transiidiahelas rohkem kaupu.

⁹⁹ Vt „Üleriigiline planeering Eesti 2030+“

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/Ruumiline_planeerimine/eesti2030.pdf

- Mehitamata lennuliikluse korralduse keskkonna loomine, ca 5 mln eurot.
- Regionaallennujaamade arendamine ja taristu investeeringud
- FINEST programmi elluviimine koostöös ANS Finlandiaga. Maksumus 4 mln eurot.
- Irdtorni projekti elluviimine. Maksumus 7 mln eurot.
- Arendame välja Rail Balticu kogumaksumusega ca 1,6 miljardit eurot, mis rahastatakse vähemalt 81% ulatuses Euroopa ühendamise rahastust (CEFist) ja ülejäänud riigieelarvest.

9. DOKUMENDIS KASUTATUD LÜHENDID JA MÕISTED

Multimodaalsus – transpordiliikide omavaheline kombineerimine reisijate- ja kaubaveos.

Pargi ja reisi parkla – autode ja kergliikurite tarbeks loodud parkla ühistranspordi peatusesse või sõlmpunkti, kuhu oma sõiduvahendi jättes, on võimalik inimesel efektiivselt liikuda oma sihtpunkti kasutades ühistransporti. Pargi ja reisi eesmärk on teenindada eelkõige suuri ühistranspordi liine (sh rong) ja vähendada seeläbi autoga liiklemise vajadust.

Transpordiliik - maantee-, raudtee-, mere- ja õhustransport.

Liikumisviis - sisaldab kõiki liiki transpordivahendeid ja ka jalgsi, rattaga jne liikumist ning nende kombinatsioone.

Kasutaja maksab - põhimõte, kus taristu (nt raudtee või maantee) või sõiduvahendi (nt ühistranspordi) kasutaja maksavad vastavalt hüve kasutamisele, nt soetavad pileti või tasuvad kasutamise eest otsese maksuga (nt teekasutustasu).

Intelligentsed transpordisüsteemid (ITS) - kaasaegsed rakendused, mis kasutavad info- ja sidetehnoloogiat transpordis ning mille abil osutatakse uuenduslikke transpordisüsteemi (eelkõige liikluse) korraldamisega seotud teenuseid mitmesugustele kasutajatele.

KHG – kasvuhoonegaasid.

Linnaline piirkond - on valdavalt tiheasustusega ala, mis koosneb kesklinnast või omavahel seotud linnadest ja nendega funktsionaalselt seotud eeslinna- ja valglinnapiirkondadest (*suburban, periurban*).

Sundliikumised - hõlmavad liikumisi, mis on rohkem või vähem vajalikud – koolis või tööl käimine, sisseostude tegemine – teisisõnu, kõik liikumised, mida asjaosalised on igapäevaselt või suure regulaarsusega kohustatud tegema. Need liikumised toimuvad aastaringselt, peaaegu kõigis tingimustes ja on enam-vähem sõltumatud väliskeskkonnast.

Säästva liikuvuse põhimõtted – Säästev liikuvus tähendab sellist transpordi- ja elukorraldust, mis tagab inimeste juurdepääsu igapäevastele vajadustele nii, et see ei kahjusta teiste inimeste juurdepääsuvõimalusi ja elukeskkonda, on majanduslikult efektiivne, õiglane ja tervikuna ökonoomne ning kulutab maksimaalselt nii palju loodusvarasid, kui keskkond suudab taastoota või neutraliseerida. Arengukavas loetakse üldiselt säästvaks liikumiseks jalgsi, rattaga või ühistranspordiga liikumist, kuid autoga liikumine võib olla ühistranspordist säästvam kui teenindada on vaja väikest arvu inimesi.

TEN-T - Üle-euroopaline transpordivõrk (*Trans European Network – Transport*).

Universaalne disain on toodete ja keskkonna planeerimise ja kujundamise strateegia, et tagada kaasav ühiskond ning võrdsed võimalused ja osalemine kõigi jaoks. Universaalne disain on toodete ja keskkonna kujundamine nõnda, et seda saaksid kasutada kõik inimesed nii suurel määral kui võimalik, ilma vajaduseta kohaldamiste või erilahenduste järele.

CEF - Euroopa ühendamise rahastu (*Connecting Europe Facility*).

Heiteta sõiduk – on sõiduk, millel puudub summutitoru heitgaas täielikult.

Vähese heitega sõiduk – sõiduk, millel võib olla summutitoru heitgaase, kuid vähesel (CO₂e alla 90 g/km) määral (sh kui heitgaasid tekivad, kuid on CO₂e mõistes nullarvestusega nagu biometaan).

10. Lisa 1. Arengukava sisenduuring ITF/OECD poolt

11. Lisa 2. Keskkonnamõjude strateegiline hindamine

12. Lisa 3. Ülevaade kaasamisprotsessist

13. Lisa 4. Meretranspordipoliitika kontseptsioon

14. Lisa 5. Olukorra analüüs ja ülevaade varasematest tulemus- ja mõjuhindamistest

15. Lisa 6. Hinnang Transpordi ja liikuvuse arengukavaga kaasnevatele mõjudele

16. Lisa 7. Ülevaade valdkonna arengukava mõõdikute metoodikast ja allikatest

17. Lisa 8. Arengukava seos teiste arengudokumentidega