

2014-2020

Transpordi arengukava



SISUKORD

Lühikokkuvõte.....	3
Mõisted.....	5
1. Euroopa Liidu transpordipoliitikast tulenevad trendid	7
2. Eesti transpordisüsteemi hetkeolukord	11
2.1 Liikumiste jagunemine liikumise eesmärgi järgi.....	11
2.2 Transpordisüsteemiga seotud kulud	14
2.3 Transpordisüsteemi valdkonnad, nende tugevused ning probleemid	16
2.4 Tugevused ja probleemid – kokkuvõte.....	21
2.5 Arenguvajadused	24
3. Eesmärk ja põhimõtted	25
3.1 Eesmärk.....	25
3.2 Põhimõtted	25
3.3 Olulisemad oodatavad muutused liikumises ja transpordis aastal 2020.....	26
4. Alaeesmärk 1. Mugav ja nutikas liikumiskeskond	28
Meede 1.1 Sundliikumiste asendamine	29
Meede 1.2 Sundliikumiste vähendamine.....	29
Meede 1.3 Säätlikuma liikumisviisi eelistamine.....	30
Meede 1.4 Intelligentsete transpordisüsteemide arendamine	31
5. Alaeesmärk 2. Kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus	32
Meede 2.1 Teede jaotuse täpsustamine ja teehoiu rahastamise tagamine.....	33
Meede 2.2 Teede seisukorra parandamine	34
Meede 2.3 Liikluskorralduse parandamine	35
6. Alaeesmärk 3. Liikluskahjude vähenemine	36
Meede 3.1 Liiklusohutuse suurendamine.....	36
7. Alaeesmärk 4. Transpordi keskkonnamõjude vähenemine.....	38
Meede 4.1 Taastuvate kütuste kasutamise soodustamine teetranspordis	39
Meede 4.2 Autopargi ökonoomsuse suurendamine.....	39
8. Alaeesmärk 5. Mugav ja kaasaegne ühistransport.....	41

Meede 5.1 Üleriigiliste ühistranspordiühenduste arendamine.....	41
Meede 5.2 Regionaalsete ühistranspordiühenduste arendamine	43
Meede 5.3 Kohalike ühistranspordiühenduste arendamine.....	44
Meede 5.4 Ühistranspordi integreerimine ja ligipääsu parandamine	45
9. Alaeesmärk 6. Turismi ja ettevõtlust toetavad rahvusvahelised reisiühendused	47
Meede 6.1 Lennuühenduste arendamine	47
Meede 6.2 Laevühenduste arendamine	48
Meede 6.3 Maanteeühenduste arendamine.....	48
Meede 6.4 Reisirongühenduste arendamine	49
10. Alaeesmärk 7. Rahvusvahelise kaubaveo maht on suurenenud.....	51
Meede 7.1 Kaubaveoks vajaliku taristu arendamine.....	51
Meede 7.2 Rahvusvahelisi vedusid soosiva õigusruumi arendamine.....	56
11. Arengukava elluviimine, seire, maksumus ja rakendajad.....	58
12. Arengukava seos teiste arengudokumentidega	59
13. Arengukava maksumuse prognoos	63
14. Läbivate teemadega arvestamine arengukavas	68
Lisa 1. Arengukava meetmete raames ellu viidavad olulisemad investeeringud	

LÜHIKOKKUVÕTE

Transpordisüsteem koosneb taristust, transpordivahenditest, veoteenusel, inimestest, kes liiguvad, ja kaupadest, mida liigutatakse, ning sellega seotud teenustest, infost, regulatsioonist ja organisatsioonidest. Transpordipoliitika tegeleb kõikide nende elementidega, kuid antud arengukava peamine fookus on taristul, veoteenusel ja regulatsioonil, kuna just need mõjutavad kõige rohkem transpordisüsteemi toimimist ning nende arendamine on avaliku sektori peamine ülesanne. Samas ei ole transport muudest tegevustes lahus seisnev valdkond, vaid see just võimaldab ja soodustab teiste eluvaldkondade toimimist. Seetõttu lähtutakse transpordisüsteemi kujundamisel teiste poliitikavaldkondade eesmärkidest.

Transpordipoliitika eesmärk on tagada kättesaadavad, mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused inimestele ja ettevõtetele. Kvaliteetne taristu ja hästi toimiv transpordisüsteem on igapäevaelu toimimiseks hädavajalik. Eri keskkondades on nõudmised taristule ja süsteemile erinevad – linnakeskkonnas on eriti olulised jalg- ja rattaliikluse ning ühistransporditeenus, hajaasustuses on prioriteetsed teeliikluse mugavus ja ohutus. Transpordisüsteemile esitatavaid nõudeid mõjutab transpordinõudlus, mis lisaks elatustasemele ja majanduse struktuurile sõltub ka asustuse ja linnade struktuurist. Kompaktsem struktuur võimaldab lühemaid liikumisi, mis transpordisüsteemi koormust vähendab. Hästi toimiv transpordisüsteem aitab saavutada regionaalselt tasakaalustatud arengu eesmärgi. Head ühendused võimaldavad inimestel elada ja ettevõtetele tegutseda Eesti erinevates piirkondades. Efektivsem taristu ja kütusetõhusamad liiklusvahendid aitavad säästa nii aega kui ka raha.

Transpordisüsteem mõjutab ettevõtete konkurentsivõimet. Kuna Eesti majandus on orienteeritud ekspordile, siis vajavad ettevõtted kvaliteetseid välisühendusi nii sisendkaupade impordiks kui oma toodete ekspordiks. Eesti asukohast tingituna on sealjuures oluline meretranspordi roll.

Transport on ka ise Eesti jaoks oluline teenusesektor. Eesti asukoht Läänemere ääres Euroopa idapiiril võimaldab osaleda rahvusvahelises transiidis, mis maailmamajanduse trende arvestades on pikas perspektiivis kasvav. Seni on Eestis läbivateks transiitkaupadeks olnud peamiselt mahukaubad, kuid Eestil on huvi kasvatada konteinerkaupade osakaalu ning kaupade ladustamise ja veo kõrval neile suuremat lisandväärtust anda.

EESMÄRGID

Eesmärkide peatükis tuuakse välja arengukava üldeesmärk ehk milline transpordisüsteem peab olema, olulisemad teiste poliitikavaldkondade eesmärgid, mille saavutamisele transpordisüsteem kaasa aitab ja valiku olulisemates konkreetsetest tulemustest, mida soovitakse arengukava alaeesmärkide täitmisega saavutada.

MUGAV JA NUTIKAS LIIKUMISKESKKOND

Transpordisüsteemi ülesanne on liikumisvajaduse rahuldamine, kuid laiemalt võttes täidab ta eesmärgi tagada teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus. Sama eesmärgi on võimalik saavutada ka teistel viisidel kui liikudes, sest teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus sõltub kokku neljast tegurist:

1. liikumise asendajad – nt telekommunikatsioonivahendite kasutamine;
2. maakasutus – tegevuste ja sihtkohtade geograafiline paigutus. Mida hajusam on maakasutus, seda halvem on juurdepääs (nendeni jõudmiseks kulub rohkem aega ja ressursse);
3. liikumine – nt kõndimine, jalgratta, ühistranspordi või autoga sõitmine;
4. transpordisüsteemi ühenduvus – kui otsesed ja sagedad on transpordiühendused.

Selleks, et transpordisüsteem oleks efektiivne ja vastaks võimalikult hästi seatud eesmärkidele, tuleb tegeleda kõigi kättesaadavust tagavate teguritega. Arengukava esimene peatükk käsitlebki kahte esimest teemat – liikumise asendamine ja parem maakasutus, mille kohta võib kokkuvõtvalt öelda, et need aitavad vähendada sundliikumist. Lisaks käsitletakse peatükis säästlikke liikumisviise, mille eelistamine on hädavajalik, et saavutada transpordisüsteemi majanduslik efektiivsus ja leevendada negatiivseid mõjusid. Neid kolme

tegevussuunda nimetatakse kokkuvõtvalt liikuvuskorralduseks. Liikuvuskorralduse eemärk on anda raamistik, millest lähtuvalt transpordisüsteemi planeeritakse, kirjeldades muuhulgas, milline liikumisviis peaks olema eelistatud erinevate vahemaade puhul – linnas, linnade vahel jne. Arengukava ülejäänud peatükid tegelevad liikumise ja transpordisüsteemi ühenduvusega.

KVALITEETSED TEED NING SUJUV, OHUTU JA KESTLIK LIIKLUS

Eesti hõreasustus tingib selle, et üleriigilise liikuvuse tagamisel on teedel ja maanteetranspordil kandev roll. Siseriikliku kaubaveo ning seega ettevõtluse ja konkurentsivõime seisukohalt on maanteetransport asendamatu. Antud peatükkides toodud tegevuste eesmärk on tagada, et maanteeühendused Eesti erinevate piirkondade ja asulate vahel oleksid mugavad, ohutud, ühiskonnale vastuvõetavate kuludega ja kestlikud. Konkreetsemalt käsitletakse teede kavandamise, hoiu ja kasutamise põhimõtteid ning seatakse seisukorra eesmärgid, millele teedevõrk peab vastama, ning põhimõtted, kuidas sellel liiklemist korraldatakse. Eraldi alaeesmärkidega pööratakse tähelepanu maanteeliikluse muutmisele ohutumaks ja keskkonnasäästlikumaks, sealhulgas alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu soodustamisele.

MUGAV JA KAASAEGNE ÜHISTRANSPOORT

Ühistranspordi osakaalu vähenemine liikumisviiside jaotuses viimase paarikümne aasta jooksul on murettekitav trend, mida on vaja muuta. Ühistranspordi tähtsuse suurendamine on linnade elukeskkonna parandamiseks vältimatu. See aitab muuta linnu kasutajasõbralikumaks, võimalusi loovaks ja interaktiivsemaks, saavutada kliima ning energia- ja ressursisäästu eesmärgid ning tagada juurdepääs vajalikele teenustele kõikide inimeste jaoks. Lisaks on kiire rongiliiklus peamine viis, kuidas vähendada Eesti-siseseid aegruumilisi vahemaid. Ühistranspordi alla kuulub ka saartega ühenduse pidamine nii laevade kui ka lennukitega. Peatükis käsitletakse eri ühistranspordi korralduse tasemeid ning liike ning rõhutatakse parema integreerituse ja nutikamate lahenduste kasutuselevõtu vajadust. Ühistransport peab muutuma loomulikuks osaks inimeste liikumisvajaduste rahuldamisel, olles kombineeritud kõndimise, rattasõidu ja autokasutusega.

RAHVUSVAHELINE REISIJATEVEDU

Eestil on head mereühendused Soome ja Rootsi. Ebapiisavaid maismaaühendusi Venemaaga ja Lätiga ning lennuühendusi muu maailmaga on aga pidevalt välja toodud kui ettevõtlust, teaduskoostööd ja turismi piiravaid tegureid. Kuigi rahvusvahelise reisijateveo opereerimine toimub ka edaspidi kommertsalustel ja sõltub seetõttu eelkõige ärihuvist, on avalikul sektoril võimalik taristu kvaliteedi tõstmisega rahvusvaheliste ühenduste loomist ja hoidmist soodustada ning nende kasutamist mugavamaks muuta.

RAHVUSVAHELINE KAUBAVEDU

Väike avatud majandus sõltub oluliselt rahvusvahelisest kaubavahetusest. Paiknemine EL-i idapiiril Läänemere ääres loob täiendava võimaluse olla osa globaalses tarneahelas. Seega on transpordisüsteemil oluline roll toetada Eesti konkurentsivõimet rahvusvahelise kaubaveo teenindamise kaudu. Peatükis käsitletakse selleks vajalikku taristut, õiguslikku regulatsiooni ja riigi äriühingute rolli.

MÕISTED

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

Näiteid tüüpilistest ITS rakendustest:

- transpordiliikide vahelised e multimodaalsed süsteemid, mis aitavad reisijatel "hüpata" ühelt liigilt teisele või korraldada kaubavedu
- adaptiivsed liikluskorraldusvahendid, mis reguleerivad liiklust sõltuvalt liiklustingimustest
- sõidukitesisesed süsteemid, nt navigaatorid, elektrooniline stabiilsuskontroll
- ohutust tõstvaid tehnoloogiad, mis arvestavad sõiduki paiknemist teiste objektide suhtes, kohanduv kiirusehoidja
- liiklejate teavitussüsteemid

Kompaktsus – asula tihedust saab võrrelda FAR (*Floor Area Ratio*) suhtarvuga. FAR näitab hoone korruste pinda võrreldes krundi suurusega. Kui terve krunt on otsast lõpuni ühekordse hoonestusega, on FAR 1,0. Mida suurem on FAR, seda suurem on keskkonna tihedus. Kompaktsusest räägitakse reeglina asula tasemel ning kompaktsaks saab lugeda kesklinnade piirkondi. Kompaktsust on võimalik suurendada läbi asulate sisestruktuuri tihendamise ehk võtta taaskasutusele kasutusest väljalangenud maid.

KHG – kasvuhoonegaasid

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

Multifunktsionaalne ruum – Multifunktsionaalse (tuum) alaga on tegemist juhul, kui vaadeldaval alal on oluliselt rohkem eripalgelisi funktsioone naaberaladega võrreldes. Lisaks funktsioonide paljususele on alal ka keskusalaks sobiv liikumisruum, mis tähendab seda, et ala on eri tüüpi liikumisvõrgustike kokkupuutepunkt ja alal on võimalik aeglane liikumine (jalakäiguala) ja avalik tegevusruum (välkohvikud, välikontsertide toimumise kohad jms)

Olulist kaubaliiklust genereerivad objektid – objektid, mille teenindamisega kaasnev raskeliikluse kasv (koormussageduse suurenemine) võib hakata mõjutama teekatte konstruktsiooni seisundit. Koormussagedus tähendab aasta keskmist ööpäevast liiklussagedust, mis on üleviidud arvutuslikule teljekoormusele. Näiteks: raskeliikluse osakaalu kasvust tekivad roopad, kui algselt polnud teele sellist koormust ette nähtud.

Olulise liiklusmõjuga objektid – objekt või arendusala, millelt tulev liiklus võib kaasa tuua arendusala teenindava ristumisala või teelõigu teenindustaseme languse. Teenindustase on sõiduki- ja liikumisolude hinne tee kasutaja seisukohast. Näiteks: kui ristumisala ei ole võimalik ületada enam ühe fooritsükliga, mis projekteerimisel oli eelduseks seatud, siis on teenindustase langenud.

Paikkond on väikseim territoriaalne ühik, mida iseloomustab ajalooliselt välja kujunenud terviklik struktuur ja territoriaalne/kogukondlik samastumine. Maakondade sotsiaalse infrastruktuuri teemaplaneeringud lähtuvad paikkondadest. Seetõttu on paikkonna tasemest lähtunud ühistranspordi planeerimisel.

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 aastaringelt, 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

elukeskonda, 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*)

TEU - konteiner pikkusega 20 jalga, laiusega 8 jalga ja kõrgusega 4,25-9,5 jalga

Toimepiirkonna keskus – ehk keskusala, mis suudab luua enda ümber toimepiirkonna, on selle tuumikosa ja maksimaalse funktsioonide arvuga selle toimepiirkonna suhtes. Eesti hajalinnastunud ruum jaguneb toimepiirkondadeks, mille sees toimub valdav tööelise elanikkonna igapäevane liikumine: elukoht – töökoht – igapäevased teenused. Toimepiirkonna moodustavad keskused koos tagamaaga, kust käib keskusse igapäevaselt tööle vähemalt 15% töötavast elanikkonnast. Toimepiirkonna minimaalne elanike arv on Eesti hajalinnastunud ruumis reeglina 10 000 elanikku.

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. Universaalse disaini põhimõtete kasutamist kirjeldab nt juhendmaterjal „Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine¹”

¹ http://www.abivahendikeskus.astangu.ee/fileadmin/media/Trukised/Koiki_kaasava_elukeskkonna_kavandamine___loomine.pdf

1. EUROOPA LIIDU TRANSPORDIPOLIITIKAST TULENEVAD TRENDID

EL-i transpordipoliitika valge raamatu „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144) kolm alustala on ühtne siseturg, konkurentsivõime ja kestlikkus. Euroopa transpordipoliitika kõige olulisem eesmärk on aidata luua süsteem, tänu millele oleks võimalik edendada Euroopa majandust, suurendada selle konkurentsivõimet, tagada kõrgekvaliteedilised liikuvusteenused ja samal ajal kasutada ressursse tõhusamalt. Selleks on vaja, et transpordis kasutatakse senisest vähem ja keskkonnasäästlikumat energiat, ajakohastatakse transpordi taristu ja vähendatakse transpordi negatiivset mõju keskkonnale ning põhilistele loodusvaradele, nagu vesi, pinnas ja ökosüsteemid. Allpool on toodud olulisemad Eestit mõjuavad punktid valgest raamatust.

Ühtne siseturg – kuigi alates eelmise valge raamatu avaldamisest 2001. aastal on tehtud olulisi edusamme siseturu ühtlustamisel, on lõplikult ühtse siseturuni jõudmiseni veel vaja palju ära teha.

Kõige suuremaid kitsaskohti näeb Komisjon raudteeteenuste siseturul, seades eesmärgi kõrvaldada liikmesriikide raudteeturgudele sisenemist seni veel piiravad tehnilised, halduslikud ja õiguslikud takistused. See hõlmab muuhulgas nt raudtee reisijateveo siseturu avamist konkurentsile ja raudtee kasutustasu määramise reguleerimist, mis oluliselt mõjutavad Eesti raudteevõrgu haldamise ja teenuse osutamise põhimõtete kujundamist.

Maantee-kaubaveoturu suurema integreerimise eesmärgil on välja toodud maantee kasutustasude ühtlustamise ja kabotaazi piirangu² jätkuva vähendamise vajadus. Paraku on mõlemas teemas edasiminekuks aeglased.

Meretranspordisektoris lihtsustatakse „sinise vööndiga“ formaalsusi EL-i sadamate vahel sõitvatele laevadele kõikidel Euroopa meredel. Eesti on 2013. aasta lõpuks loonud meretranspordi elektroonilise dokumendiedastussüsteemi EstPortNet ning täiendav üleeuroopaline sadamaformaalsuste lihtsustamine meretranspordis on vajalik initsiatiiv.

Lennunduses on eesmärk ühtse Euroopa taeva algatuse lõpuleviimine ning lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) kasutusele võtmine.

Eesti toetab ühtse siseturu aktiivset edasi arendamist, arvestades sealjuures liikmesriikide asukohast ja suuruselt tulenevate erisustega. Ühte siseturg parandaks ühendusvõimalusi ning soodustaks ettevõtlust. See on olulisemaid võimalusi transpordikulusid kokku hoida. Täpsemalt käsitleb Eesti seisukohti antud küsimustes arengukava meede 7.2

Sõltuvuse vähendamine naftast – naftasõltuvuse vähendamine on transpordi kestlikkuskpuse kontekstis kesksel kohal. Oluline on see nii varustuskindluse (järgmistel kümnenditel vähenevad naftavarud ja üha enam hangitakse nafta ebakindlatest allikatest), hinna (Rahvusvaheline Energiaagentuur on öelnud, et mida vähem suudetakse maailmas CO₂-heidet vähendada, seda rohkem naftahind kasvab) kui ka keskkonnamõjude seisukohalt. Kui naftast sõltuvust ei vähendata, võib väheneda inimeste suutlikkus reisida ja majanduslik julgeolek ning kõik see võib tõsiselt mõjutada inflatsiooni, kaubanduse tasakaalu ja EL-i majanduse üldist konkurentsivõimet. Naftakasutusest ei ole võimalik loobuda, kui toetatakse vaid ühele tehnoloogialahendusele. On vaja uut liikuvuskontseptsiooni, mitmeid uusi tehnoloogialahendusi, alternatiivseid kütuseid ja säästvat käitumist. See kehtib täielikult ka Eesti kohta, kuna Eesti transpordisüsteem sõltub enamuses imporditud naftast. Sõltuvuse vähendamisele aitab kaasa arengukava esimese, neljanda ja viienda alaeesmärgi ellu viimine.

Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine – KHG heitkoguste vähendamise eesmärk on piirata kliimamuutust nii, et keskmine temperatuur ei tõuseks rohkem kui 2°C. Selle saavutamiseks tuleb 2050. aastaks vähendada heitkoguseid vähemalt 60% võrreldes 1990. aasta tasemega. 2030. aastaks peab transpordisektor vähendama kasvuhoonegaaside heidet ligikaudu 20% allapoole 2008. aasta taset. KHG vähendamine on otseselt seotud naftasõltuvuse vähendamisega ning seetõttu sõltub eesmärgi täitmine, nagu eelpool öeldud, erinevatest tegevussuundadest. Konkreetseks alaeesmärgiks on vähendada nn. tavakütusel töötavate autode osakaalu 2030.

² Kabotaaz - Maanteeveoteenuse osutamine vedaja poolt liikmesriikides, mis pole tema asutamiskohaks

aastaks poole võrra ja kõrvaldada need 2050. aastaks täielikult linnaliiklusest. Suuremates linnakeskustes peaks 2030. aastaks olema olemas põhimõtteliselt CO₂-heiteta logistikasüsteem. See trend mõjutab oluliselt Eesti transpordi arengusuundi – sellest tuleneb otseselt arengukavas kasutatava liikluskorralduse mõiste sisu ja eesmärgid, ühistranspordi osakaalu suurendamise vajadus ning maanteetranspordi keskkonnamõjude vähendamise alaeesmärk.

Modaalne nihe – Modaalne nihe on oluline eeldus kahe eelmise eesmärgi saavutamisel. Sisuliselt on tegu uue liikuvuskontseptsiooniga, kus eelistatud on säästlikumad liikumisviisid/transpordiliigid. Valges raamatus on liikumised jagatud vahemaa järgi kolmeks: transport keskmise pikkusega vahemaadel, pikamaatransport ja linnatransport. Lühimaa-kaubavedudel ja keskpika vahemaa kaubavedudel (alla 300 km) tuleks valdavalt kasutada veoautosid. Pikamaa-kaubavedudeks kasutatakse mitmeliigilisi vee- ja raudteetranspordi lahendusi. 30% maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks 2030. aastaks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga, ja üle 50% kõnealustest vedudest tuleks muude transpordiliikidega asendada 2050. aastaks. Reisijad kasutavad pikamaatranspordil rohkem busse ning raudtee- ja õhustransporti. Linnades peab jalgsi käimine ja jalgrattasõit saama linnaliikluse ja infrastruktuuri kavandamise lahutamatuks osaks.

Võimalus iga vahemaa puhul transpordiliike otstarbekamalt valida tagatakse eri transpordiliikide võrkude parema integreerimisega: lennuväljad, sadamad ning raudtee-, metroo- ja bussijaamad peaksid olema omavahel paremini ühendatud ning need tuleks reisijate jaoks muuta mitmeliigilise transpordi ühenduspunktideks. Mitmeliigiliste transporditeenuste kasutamist peaksid hõlbustama veebipõhised infosüsteemid ning elektroonilised broneerimis- ja maksesüsteemid, mida võimaldab tehnoloogiline areng. Teave kõikide transpordiliikide, sh nii reisijate- kui ka kaubavedude kohta ning nende ühendamismõimaluste ja keskkonnamõju kohta, peab olema kättesaadav.

Meresadamatel on logistikakeskustena oluline roll ja neil peavad olema tõhusalt toimivad ühendused sisemaaga. Selliste ühendusvõimaluste väljatöötamine on äärmiselt tähtis selleks, et vedada üha suuremaid kaubamahtusid lühimerevedudel nii EL-i piires kui ka kogu ülejäänud maailmaga kaubeldes. Seetõttu on eesmärk tagada kõikide põhivõrku kuuluvate meresadamate piisav ühendus raudtee-kaubaveosüsteemiga.

2050. aastaks prognoositakse õhustranspordi kuni kahekordset suurenemist. Sarnaselt sadamatega on eesmärk ühendada 2050. aastaks kõik põhivõrku kuuluvad lennuväljad raudteevõrguga.

Liikumisviiside parem ühendamine ja modaalne nihe on ka selle arengukava kandvad teemad. Esimene on toodud arengukava läbivate põhimõtete all ning teist käsitleme liikuvuskorralduse mõiste all kui säästva liikumisviisi eelistamist. Mitme transpordiliigi puhul ongi antud perioodil eesmärk mitte niivõrd selle liigi enda arendamine, vaid selle kasutusmugavuse suurendamine parema ühendatusega teiste transpordiliikidega. EL-i poliitikaga võrreldes on siin siiski ka üks oluline erinevus – kuna meil siseriiklikult sisuliselt puuduvad vahemaad üle 300km, siis siseriikliku kaubaveo kontekstis on meil praktiliselt oluline ainult maanteetransport. Samas on see kooskõlas Valge raamatu põhimõttega.

Tehnoloogiline areng – Uued tehnoloogilised lahendused on koos modaalse nihkega teine oluline eeldus Euroopa transpordipoliitika rakendamiseks. Uued lahendused on vajalikud nii sõidukite kui ka liikumise korralduses. Täpsemalt on vajalik edasimineku kolmes peamises alavaldkonnas: uudsed mootorid, materjalid ja mudelid, mis suurendavad sõidukite jõudlust; uudsed kütused ja jõuseadmed, mis võimaldavad kütust ja energiat keskkonnasäästlikumalt kasutada; info- ja kommunikatsioonisüsteemid (nt ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), mis muudavad võrkude kasutamise paremaks ja nende toimimise turvalisemaks. Alternatiivsete jõuseadmete ja kütuste kasutuselevõtu algatamiseks sobivad eriti hästi linnatranspordis kasutatavad suured busi-, takso- ja kaubikupargid. Eesti pole küll reeglina uute tehnoloogiate välja töötamise algataja, kuid teatud niššides on võimalik ka siin oma panus anda. Nt omab Eesti tänu üleriigilise elektriautode kiirloomisvõrgule unikaalset võimalust antud valdkonna arenguks. Info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate arengut ning rakendamist nähakse ka arengukavas olulisena nii sundliikumiste asendamises kui ka erinevate liikumisviiside paremas ühendamises.

Nii naftast sõltuvuse kui kasvuhoonegaaside vähendamine eeldab arengukava jooksul investeringud uutesse tehnoloogiatesse, mis tõstab kas avaliku sektori või kasutajate kulusid. Suurimad kulud on seotud taastuvate kütuste kasutuselevõttuga. Samas aitavad need uued tehnoloogiad pikemas perspektiivis kulusid vähendada ja nafta impordi asendamine kohaliku energiaga toetab Eesti ettevõtlust.

TEN-T³ võrgustiku arendamine – Siseturu toimimise eelduseks on täielikult toimiv ja kogu EL-i hõlmav mitmeliigiline TEN-T põhivõrk. Pikemas perspektiivis peab see võrk hõlmama transpordikoridore, mille kaudu toimub suuremahuline, tõhus ja vähese CO₂-heitega reisijate- ja kaubaveoliiklus eri transpordiliikidega. Põhivõrk peab tagama tõhusad mitmeliigilise transpordi ühendused EL-i pealinnade ja muude suuremate linnade, sadamate, lennuväljade, suuremate maismaal asuvate piiriületuspunktide ja põhiliste majanduskeskuste vahel. Keskenduda tuleks puuduvate ühenduste – peamiselt piiriüleste lõikude ja kitsaskohtade/ümbersõitude – lõplikule väljaehitamisele, aga ka olemasoleva infrastruktuuri ajakohastamisele, mitmeliigilise transpordi terminalide väljaarendamisele mere- ja jõesadamates ning linnade ühtsetele logistikakeskustele. Pikemaareiside jaoks on oluline parem ühendus raudteejaamade ja lennuväljade vahel. 2030. aasta eesmärgina nähakse olemasoleva kiirraudteevõrgu pikkuse kolmekordistamist ja 2050. aastaks peaks üleeuroopaline kiirraudteevõrk välja ehitatud olema. See võimaldaks enamikku keskpika vahemaa reisijateveost teostada raudteel. Merenduse valdkonnas hõlmab põhivõrk meremagistraale. Sellest tulenevalt on EL-i fondide transpordiinvesteeringutes eelistatud investeeringud TEN-T arendamiseks.

„Kasutaja/saastaja maksab“ printsiibi rakendamine – Transpordiinvesteeringute sotsiaal-majanduslik kasu ja positiivne välismõju õigustavad mõningast riiklikku rahastamist, kuid tulevikus peaksid kasutajad maksma kinni suurema osa transpordikuludest kui praegu. See eeldab, et kasutajaid, ettevõtjaid ja investoreid õigesti ja ühtsetel alustel rahaliselt stimuleeritakse. Seepärast tuleb turuvalikute ja kestlikkuse vajaduste vahelise kooskõla tagamiseks (ja nn jätkusuutmatuse majanduslike kulude arvestamiseks) tehtavate jõupingutuste käigus võtta arvesse välismõju, kõrvaldada maksumoonutused ja põhjendamatud toetused ning tagada vaba ja moonutusteta konkurents. Ideaalis peaksid transpordisüsteemi kasutajad maksma kinni kõik transpordikulud, kuid vastutasuks saavad nad vähem ummikuid ja ajakadu, rohkem teavet, parema teeninduse ja ohutuma reisimise. „Kasutaja/saastaja maksab“ printsiibi rakendamine on oluline ka selleks, et tagada võrdsed võimalused otseselt konkureerivatele transpordiliikidele. Sõiduautodega seoses kaalutakse üha rohkem teemaksude kehtestamist, et finantseerida teehoiukulusid ning mõjutada liiklus- ja reisimisharjumusi. Komisjon töötab välja suunised kõikide sõidukite ja välismõjuritega seotud väliskulude maksustamiseks. Pikaajalisem eesmärk on kohaldada kasutusastusid kõikide sõidukite suhtes ja kogu võrgus, et võtta vähemalt arvesse infrastruktuuri hooldamisega, ummikutega ning õhu- ja müraaastega seotud kulusid. Eestis on kasutaja maksab printsiip suhteliselt hästi rakendatud kui lugeda selleks teehoiukulude rahastamise põhimõtet, mille järgi teehoiu vahendid planeeritakse määras, mis vastab vähemalt 75% kütuseaktsiisile ja 25% erimärgistatud kütuse aktsiisile. Samas ei rakenda Eesti teekasutusastusid ning ühistranspordi valdkonnas katab avalik sektor suurema osa teenuse osutamise kuludest. Seetõttu rõhutatakse arengukavas, et avaliku sektori osakaal ühistranspordi rahastamisel ei tohiks suurened.

Linnaline liikumine – Kuigi Komisjoni transpordipoliitika keskmes on üleeuroopaliste ühenduste ja transpordisektori kestlikkuse küsimused, on eraldi tähelepanu pööratud ka linnalisele liikumisele. Seda põhjusel, et linnalises liikumises ilmnevad transpordi negatiivsed mõjud kõige selgemini ja suuremas ulatuses. Komisjon leiab, et ummikute ja liiklusest tingitud heitmete vähendamiseks linnades on vaja kombineeritud strateegiat, mis hõlmab maakasutuse planeerimist, hinnakujunduskavasid, tõhusaid avalikke transporditeenuseid, motoriseerimata transpordiliikide infrastruktuuri ja keskkonnasäästlike sõidukite laadimist/tankimist. Teatavast suurusel alates tuleks linnu innustada välja töötama linnaliikluskeskkonna kava, mis hõlmaks kõiki kõnealuseid tegureid. Linnaliikluskeskkonna kavad peaksid olema täielikult kooskõlas integreeritud linnaarenduskavadega. Vastavalt sellele on ka arengukavas linnalist liikumist ja selle planeerimist, laiemalt koos kogu maakasutuse planeerimisega tugevalt esile tõstetud ning säästva linnalise liikumise arendamiseks nähakse ette ka vahendid EL-i fondidest.

Liiklusohutus – Liiklusohutuse valdkonnas on Komisjoni eesmärgid selged ja ambitsioonikad – viia maanteeliikluses hukkunute arv 2050. aastaks enam-vähem nullini ja vastavalt sellele eesmärgile vähendada liiklusohvrite arvu 2020. aastaks poole võrra võrreldes 2010. aastaga. Komisjon leiab, et selleks tuleb välja töötada liiklusõnnetusi ja hädaabiteenuseid käsitlev üldine strateegia, mis muu hulgas hõlmaks ka vigastuste ja surmajuhtumitega seotud näitajate ühiseid määratlusi ja ühtset liigitust. Samuti tuleb ühtlustada ja rakendada maanteetranspordi turvalisusega seotud selliseid tehnoloogialahendusi nagu juhiabisüsteemid, (intelligentsed) püsikiirushoidikud, turvavöö kinnitamise meeldetuletus, automaatne hädaabikõne (eCall) ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelised liidesed. Tähelepanu tuleb pöörata kõikide maanteetranspordikasutajate koolitamisele ja harimisele ning edendada turvavahendite kasutamist. Eesti jagab Komisjoni seisukohti nii 2020.a. kui pikaajalisemate eesmärkide osas.

³ Üle-euroopaline transpordivõrk (Trans European Network – Transport)

2. EESTI TRANSPORDISÜSTEEMI HETKEOLUKORD

2.1 LIIKUMISTE JAGUNEMINE LIIKUMISE EESMÄRGI JÄRGI

Arengukavas käsitletavat liikumist saab jagada kahe kriteeriumi järgi – esiteks reisijateveoks ja kaubaveoks ning teiseks kohalikuks liikumiseks, regionaalseks liikumiseks, üleriigiliseks liikumiseks ja rahvusvaheliseks liikumiseks. Reisijateveos on võimalik eristada kõiki teise kriteeriumi tasemeid, kaubaveos on otstarbekas piirduda jaotusega siseriiklikeks ja rahvusvahelisteks vedudeks.

KOHALIK LIIKUMINE

Kohalik liikumine on inimeste igapäevane liikumine oma elukohta kohaliku omavalitsuse piires. Arvuliselt moodustavad need enamiku liikumistest, kuigi inimeste osa, kes käib teises kohalikus omavalitsuses tööl, on märkimisväärselt suur – 42%. Ka tööl käimise vahemaa ühtib selle näitajaga – kodu ja töökoha/kooli vaheline kaugus on 46% inimestest alla 5 km. Linnades on kohaliku liikumise osa arusaadavalt suurem ja liikumiste vahemaa väiksemad. Nt Tartu inimestest töötab 75% kodulinnas ning umbes sama paljudel on kodu ja töö või kooli vahemaa alla 5 km. Liikumisviiside jaotuses eristuvad kohalikus liikumises selgelt suuremad linnad (Tallinn, Tartu ja Pärnu) ning muud kohalikud omavalitsused. Kõikides moodustab kõndimine olulise osa liikumistes, kuid esimestes on sellele lisaks suur roll ka ühistranspordil. Väiksemates kohalikes omavalitsustes kasutatakse kohaliku ühistransporti valdavalt õpilasteveoks. Rattaga liikumise osakaal on võrreldes kõrge rattakultuuriga Euroopa riikidega kõikjal Eestis madal. Oluline on ka tähele panna, et kuigi Tallinnas on suur ühistranspordi osakaal, minnakse teiste linnandega võrreldes tööle jalgsi oluliselt vähem.

Tabel 1. Liikumisviiside jaotus tööl käimisel (2011. a.)

Asukoht	Jalgsi (%)	Jalgratas (%)	Ühistransport (%)	Auto (%)
Eesti	20	3	24	53
Tallinn	10	1	43	46
Tartu	34	3	25	38

Allikas: Statistikaamet, Tartu transpordi arengukava

Kõikide liikumiste osas liikumisviiside jaotuse statistika kogu Eesti kohta puudub, kuid nii Tallinna kui Tartu näitel võib öelda, et kõndimise osakaal on kõikide liikumiste arvestamise puhul suurem (Tartu näitel jalgsi 40,4%, ratas 4,7%, ÜT 26,6% auto 28,2%).

Kohaliku liikumise korraldamine on kohaliku omavalitsuse ülesanne, kes peab tagama selleks teede ja ühistranspordi infrastruktuuri, nende korrashoiu ning liikluse ja vajadusel ühistranspordi korralduse. Riigile kuuluvast taristust toetab kohaliku liikumist kõige rohkem kõrvalmaanteed võrk, mis tagab asulatele ühenduse põhi- ja tugimaanteedega ning teenindab osaliselt ka kohaliku omavalitsuse sisest liikumist.

Suuremad eraldiseisvad linna ühistranspordivõrgud on Tallinnas, Tartus, Pärnus, Narvas, ja Kohtla-Järvel. Valgas ja Sillamäel on väiksemahulised linna poolt korraldatavad liinid. Ülejäänud linnade liinid on integreeritud maakonna liinivõrku.

Tabel 2. Linnade ühistranspordi läbisõit ja KOV-i kulutused sellele (2012. a.)

Linn	Reisijaid (mln)	Liiniläbisõit (tuh km)	Kulu (mln EUR)	Toetus (mln EUR)
Tallinn (2011)	140	28 868	49,15	32,7
Tartu	12	3598	7,2	4,3

Pärnu		1684	2,8	2,0
Kohtla-Järve		1302	1,5	0,7

Allikas: Tallinna arvudes, Tartu transpordi arengukava

REGIONAALNE LIIKUMINE

Regionaalne liikumine on kohaliku omavalitsuse piire ületav liikumine ühe toimepiirkonna siseselt. See võib olla nii igapäevane liikumine tööle ja kooli kui ka liikumine sotsiaalse infrastruktuuri objektide juurde, mis paiknevad enamjaolt maakonnakeskustes. Regionaalses liikumises on valdav autokasutus, väiksemal määral ühistransport. Kõndimise ja rattakasutuse osakaal on marginaalne. Regionaalset liikumist teenindab eelkõige tugi- ja kõrvalmaanteede võrk, maakonna bussitransport ja reisirongiliiklus elektrifitseeritud raudteel. Liikumiste vahemaa võib olla väga erinev, kuid nt maakonna bussiliikluse ja elektriraudtee baasil võib öelda, et keskmiselt on see 15-20 km.

Tabel 3. Maakonna bussiliiklus ja elektrirongiliiklus (2012. a.)

Maakondliku ühistranspordi liik	Reisijaid (mln)	Liiniläbisõit (tuh km)	Kulu (mln EUR)	Riigi toetus (mln EUR)*	Riigi toetus reisija kohta (EUR)
Avalikud liinid	18,2	33 543	37,0	21,7	1,2
Kommertsliinid	pole teada	7 200	6,5 (hinnanguliselt)	-	
Elektriraudtee	2,3	1 343	9,1	5,1	2,2

* riigi toetusele lisandub maakonnaliinide puhul KOVide toetus

Allikas: Statistikaamet, Maanteeamet

ÜLERIIGILINE LIIKUMINE

Üleriigilise transpordisüsteemi ülesanne on ühendada Eesti erinevaid piirkondi omavahel. Suuresti on need ühendused toimepiirkonna keskuste vahel ja eriti suunaga Tallinna ja Tartusse. Üleriigiliste ühenduste aluseks on põhimaanteede ja tugimaanteede võrk, lisaks kaugbussiliiklus, reisirongiliiklus ning saarte puhul parvlaeva- ja lennuliiklus. Üleriigilisteks ühendusteks vajaliku taristu tagamine on riigi ülesanne, riik doteerib ka rongi-, parvlaeva- ja lennuliiklust, kuid üleriigiline bussiliiklus toimib valdavas osas kommertsalustel. Üleriigilisel tehtavate liikumiste pikkus on arusaadavalt kõige kõikumam, keskmine reisi pikkus on aga üle 100 km.

Eraldi statistikat reise arvu kohta üleriigiliselt ei ole, kuid kaugliinibusside ja diiselrongidega tehtud reise arv annab teatud indikatsiooni, sest võib eeldada, et suurem osa nendest reisidest on maakondadevahelised.

Tabel 4. Kaugbussi- ja diiselrongiliiklus (2012. a.)

Transpordi liik	Reisijaid (mln)	Liiniläbisõit (tuh km)	Kulu (mln EUR)	Riigi toetus (mln EUR)	Riigi toetus reisija kohta (EUR)
Kaugbussiliinid	4,6	27 000	24,0 (hinnanguliselt)	Toetatakse üksikuid liine väikeses mahus	Toetatakse üksikuid liine väikeses mahus
Edelaraudtee	2,0	1 842	18,1	13,5	6,8

Allikas: Statistikaamet, Edelaraudtee, MKM

Tabel 5. Parvlaeva- ja lennuühendused (2012. a.)

Transpordi liik	Reisijaid (mln)	Reise arv (tuh)	Kulu (mln EUR)	Riigi toetus (mln EUR)	Riigi toetus reisija kohta (EUR)
Parvlaevad	2,0	20,0	26,0	15,3	7,6
Lennuühendused	0,03	1,0	1,9	1,4	46

RIIGISISENE KAUBAVEDU

Kaubaveo kohta puudub statistika, et eristada kohalikku, regionaalset ja üleriigilist vedu. Tervikuna veetakse Eesti siseselt u. 25 miljonit tonni kaupa, sellest enamik maanteedel.

Tabel 6. Siseriiklik kaubavedu 2008-2012 (tuhat tonni)

Transpordi liik	2008	2009	2010	2011	2012
Maantee	32 380	24 617	22 372	27 368	20 273
Raudtee	4 060	2 840	4 240	5 420	5 423
Sadamad	100	71	43	168	180
Kokku	36 540	27 528	26 655	32 956	25 876

Allikas: Statistikaamet

RAHVUSVAHELINE REISIJATEVEDU

Rahvusvaheliste reiside puhul domineerivad laevühendused, eelkõige Soomega. Viimastel aastatel on oluliselt kasvanud bussireisijate arv. Tänu bussiettevõtete vahelisele konkurentsile on tõusnud küll teenuse kvaliteet ning ühendused Riia ja Peterburiga on sagedased, ent valdav enamik reisidest tehakse nendel suundadel endiselt autoga. Lennureisijate arv saavutas 2012. a tipu, kuid seoses AS-i Estonian Air ärimudeli muutumise ja liinide vähendamisega võib lühiajaliselt eeldada selle mõningast langust. Arengukava perioodi lõpuks eeldatakse kasvu kõikidel transpordiliikidel. Mahult on see suurim laevühendustel, kuid protsentuaalselt raudtee ja lennuühendustel.

Tabel 7. Reisijate arv rahvusvahelistel ühendustel 2008-2012 (sh. juhuveod)

Transpordi liik	2008	2009	2010	2011	2012	2020*
Laevühendused	7 484 601	7 621 160	8 230 573	8 862 102	9 208 542	10 700 000
Bussiühendused (rahvusvaheline liinivedu)	335 700	399 000	487 900	554 900	632 800	700 000
Bussiühendused (rahvusvaheline juhuvedu)	628 700	420 100	322 200	399 900	510 000	600 000
Raudtee (Tln-Moskva ja Tln-St Peterburg)	172 968	100 909	105 552	94 247	110 794	300 000
Lennuühendused (välislennud)	1 790 063	1 323 907	1 359 652	1 883 838	2 181 606	2 800 000
Kokku	10 412 032	9 865 076	10 505 877	11 794 987	12 643 742	15 100 000

Allikas: Statistikaamet

* - prognoos

RAHVUSVAHELINE KAUBAVEDU

Rahvusvahelises kaubaveos domineerivad transiitveod. Enamik rahvusvahelisest kaubaveost liigub kas ainult läbi sadamate või sadamate ja maantee/raudtee kombinatsioonis. Seetõttu ei saa allolevaid mahtusid otseselt summeerida, kuid arengukava kaubaveo indikaatori puhul on seda lihtsuse mõttes tehtud. Arengukava tegevuste läbi tekib võimekus teenindada aastal 2020. vähemalt 86 miljonit tonni kaupa. Kasv tuleb seejuures enamuses merendussektorist, samal ajal kui raudteel kaubamahud teatud osas langevad.

Tabel 8. Rahvusvaheline kaubavedu 2008-2012 (tuhat tonni)

Transpordi liik	2008	2009	2010	2011	2012	2020*
Maantee	5 875	4 431	4 922	5 528	3 819	5 000
Raudtee	22 010	25 090	25 380	22 540	25 084	21 000

sh konteinerite vedu (TEU)	21 189	16 051	22 484	32 811		
Sadamad	36 117	38 411	46 057	48 289	43 339	60 000
sh konteinerite vedu (TEU)	182 065	131 278	152 060	198 193	228 032	700 000
Tallinna Lennujaam (kaup ja post)	42	21	12	18	24	30
Kokku	64 044	67 953	76 371	76 375	72 226	86 030

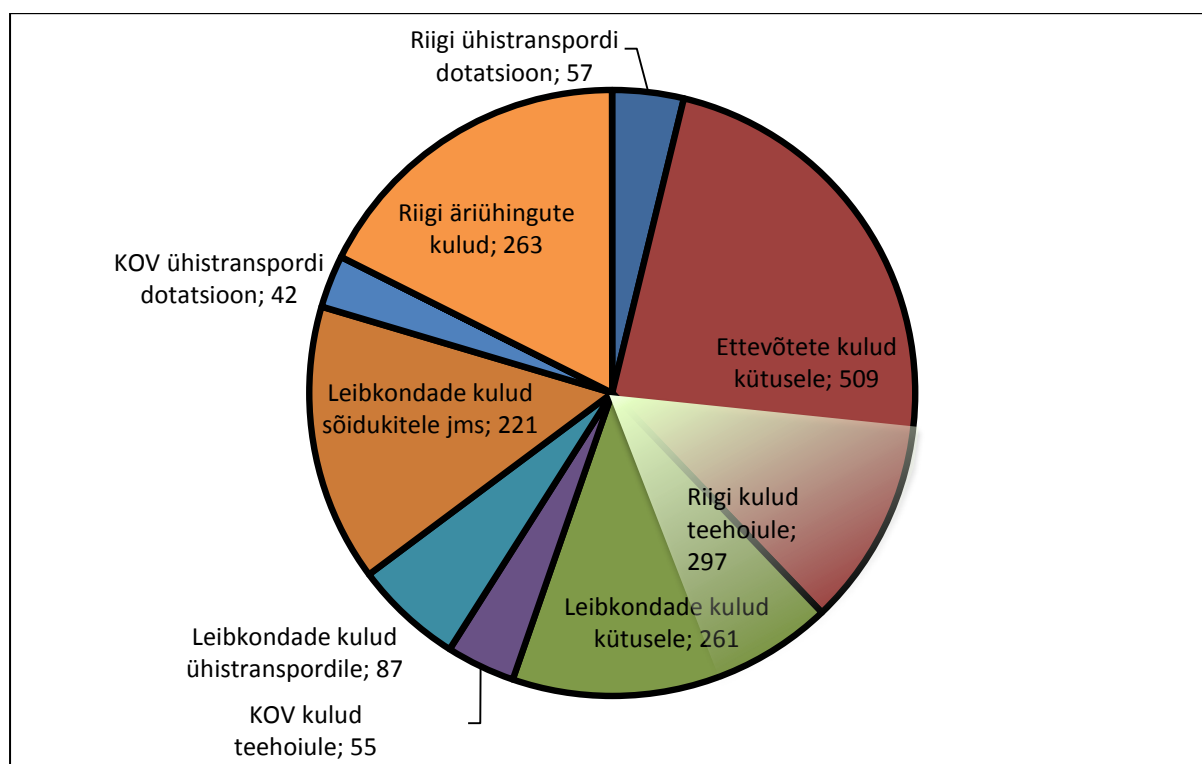
Allikas: Statistikaamet

* - prognoos

2.2 Transpordisüsteemiga seotud kulud

Transpordisüsteemiga soetud kulud katab nii avalik sektor (riik ja kohalik omavalitsus) kui ka teenuse lõpptarbija. Avaliku sektori jaoks on suurimad kulutused seotud teehoiu ja ühistranspordi dotatsiooniga. Lõppkasutaja jaoks on suuremad kulud seotud sõidukiga, kütusega ja veoteenuse eest makstavad tasuga. Veoteenuste jaoks on suurimad kulud seotud kütusega, sõidukijuhtide palkadega ja veeremiga. Kuna suurem osa teehoiukuludest on seotud sõidukites kasutatava kütuse aktsiisina kogutud vahenditega, võib öelda, et teehoiukulude katmisel toimib Eesti transpordisüsteemis „kasutaja maksab“ printsiip. Samamoodi ka raudteel, kus taristu majandamisega seotud kulutused kaetakse kasutustasudest taristu kasutajate poolt. Kogukulud transpordile ületavad 1,5 miljardit eurot aastas. Alloleval diagrammil ei ole arvestatud nende ettevõtete kulusid (v.a. kütuseku), kes ei osuta teenust avaliku teenindamise lepingu alusel. Nende lisamisel võivad transpordiga seotud kulud ulatuda isegi 2 miljardi euroni.

Joonis 1. Transpordile tehtavate kulude jaotus, 2012. a (miljonit eurot)



Teehoiukulud, mis on konkreetselt seotud teetöödega, ulatuvad rohkem kui 300 miljoni euroni aastas ja moodustavad umbes 4% avaliku sektori eelarvest.

Tabel 9. Teehoiukulud 2011. a.

Kulude tegija	Riigi/KOV eelarve (tuhat eurot)	Teehoiukulud (tuhat EUR)		Teehoiu kulude osa eelarvest (%)	Riigieelarve osa teehoiu kuludest
		Kokku	Sh kütuseaktsiisist ja välisvahenditest rahastatud		
Riik	6 000 000	222 897	222 897	3,7%	100%
KOV-d kokku	1 323 985	84 772	24 000	6,4%	28%
sh Tallinn	431 667	42 871	13 000	9,9%	30%
sh Tartu	98 616	3 305	0,45	3,3%	13%
Kokku	7 323 985	307 669	259 897	4,2%	72%

Riigimaanteede hoiu ning riigieelarvest kohalike omavalitsustele eraldatava teehoiu täiendava toetuse summa kasvab arengukava perioodi jooksul 311 miljoni euron, mis on 2014. aastaga võrreldes 17% kasv. See jääb alla majanduskasvu prognoosile, mis on selleks perioodiks 33%.

Ühistranspordi dotatsioon on alates 2006. a tõusnud üle 75%. Kõige rohkem on protsentuaalselt kasvanud saartega ühenduse pidamise kulud. Arengukava perioodil nähakse ette, et toetuse kasv pidurdub, jäädes 2012. aastaga võrreldes all 40%.

Tabel 10. Ühistranspordi dotatsioon 2006-2012 (tuh. EUR)

Ühistranspordi liik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Kasv 2006-2012	Prognoos 2020
Maakonna bussiliinid	12 431	13 945	17 505	20 504	20 925	20 766	21 707	75%	30 000
Edelaraudtee	9 075	10 584	11 753	12 011	12 382	12 992	13 522	49%	
Elektriraudtee	3 132	3 585	6 059	3 614	4 769	5 377	5 082	62%	24 400***
Parvlaevad*	6 577	8 933	9 578	10 974	11 635	14 459	15 289	132%	23 100
Lennuliinid**	867	945	1 054	1 250	1 141	1 246	1 391	60%	1 800
Väikesaarte laeva- ja lennuliinid	1 408	1 488	1 773	1 836	2 057	2 281	2 177	55%	3 500
KOKKU RIIK	33 490	39 480	47 722	50 189	52 909	57 121	59 168	77%	82 800
KOV							49 000		

* – Virtsu-Kuivastu, Rohuküla-Heltemaa ja Sõru-Triigi liinid

** – Tallinn-Kuressaare ja Tallinn-Kärdla liinid

*** - Antus summa alla kajastatakse kogu reisirongiliikluse dotatsiooni mahtu sõltumata operaatorist.

Allikas: MKM

Tabel 11. Ühistranspordi kulud 2006-2012 (tuh. EUR)

Ühistranspordi liik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Maakonna bussiliinid	23 064	24 796	30 498	32 795	33 604	35 279	36 963
Edelaraudtee	12 366	14 276	15 226	15 437	16 150	17 125	18 052
Elektriraudtee	4 676	5 721	6 661	7 021	7 486	8 110	9 115
Parvlaevad*		14 155	16 910	18 172	19 047	24 043	25 979
Lennuliinid**	1 157	1 262	1 437	1 506	1 439	1 610	1 896
KOKKU		60 210	70 732	74 931	77 726	86 167	92 005

* – Virtsu-Kuivastu, Rohuküla-Heltemaa ja Sõru-Triigi liinid

** – Tallinn-Kuressaare ja Tallinn-Kärdla liinid

Allikas: MKM

Riigile kuuluvate äriühingute pakutava taristu ning veoteenuse kulu moodustab olulise osa transpordisektori kuludest. See kulu kaetakse suuresti „kasutaja maksab“ printsiibil teenuse kasutajate poolt, teatud osas on

investeeringuid taristusse rahastatud Euroopa Liidu fondidest. Vahemikus 2011-2012 on kogusumma oluliselt kasvanud tulenevalt ASi Estonian Air antud perioodi äriplaanist, kuid need kulud vähenevad.

Tabel 12. Riigi suuremate äriühingute kulud 2006-2012 (tuh. EUR)

Äriühing	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AS Tallinna Sadam	44 446	50 227	52 772	51 495	49 922	50 892	54 237
AS Eesti Raudtee*	110 298	103 006	103 353	91 629	88 029	92 054	
AS Tallinna Lennujaam	16 742	20 917	30 930	27 166	28 729	24 458	35 712
AS Estonian AIR	87 492	92 440	105 326	70 545	74 049	95 739	144 924
KOKKU	258978	266590	292381	240835	240729	263143	234873

*- AS Eesti Raudtee kulud sisaldavad ka veoteenuse pakkumise kulusid läbi AS EVR Cargo

Nagu eelnevalt öeldud, tasuvad kasutajad suurema osa transpordiga seotud kuludest (u. 90%). Ainult ühistranspordis katab avalik sektor enamuse kuludest (53% kogu ühistranspordi kuludest ja 64% avaliku liiniveo lepingutega seotud kuludest). Leibkondades moodustavad transpordiga seotud kulud üle kümne protsendi eelarvest.

Tabel 13 Leibkonnaliikme kulutused transpordile kuus (EUR)

	2006	2010	2011	2012
Transport	26,29	28,8	30,85	35,6
Sh. ühistransport		5,56	5,26	5,4
Osakaalu kogukulutustest	11,1%	10,9%	11,3%	12,3%

Allikas: Statistikaamet

2.3 Transpordisüsteemi valdkonnad, nende tugevused ning probleemid

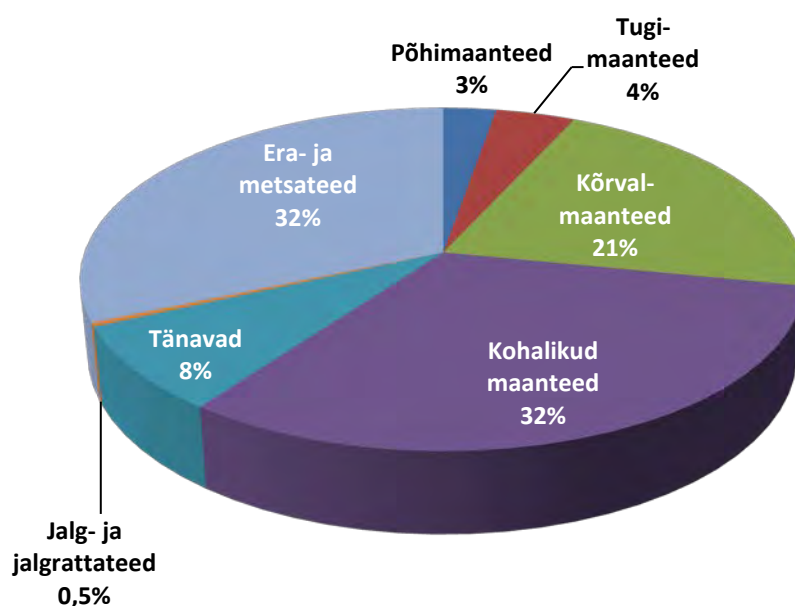
Teed

Eestis oli 2012. aasta seisuga kokku 58 742 km teid.

Tabel 14. Teede olem (2012. a.)

Riigimaanteed	16 443 km
sh põhimaanteed	1 607 km
sh tugimaanteed	2 404 km
sh kõrvalmaanteed	12 458 km
Kohalikud teed	23 901 km
sh kohalikud maanteed	18 612 km
sh tänavad	4 947 km
sh jalg- ja jalgrattateed	342 km
Era- ja metsateed	18 398 km
Kokku	58 742 km

Allikas: Maanteeamet



Tuleb tähele panna, et kuigi pikkuse

poolest on kõige rohkem kohalikke maanteid, siis võrreldes riigimaanteedega on tegu valdavalt väikeste, katteta või kergkatttega teedega, millel on väike liiklusedus. Sama kehtib ka era- ja metsateede osas.

Riigimaanteed – riigimaanteed ülesanne on tagada inimeste ja kaupade liikumine, ühendades Eesti erinevaid piirkondi ja tagades juurdepääsu kõikidele Eesti linnadele ja valdadele ja olulisematele sihtkohtadele (sadamad, piiripunktid). Riigimaanteed korrashoiu eest vastutab Maanteeamet. Riigimaanteed jagunevad kolme gruppi: põhimaanteed, tugimaanteed ning kõrvalmaanteed. Täpselt neid piire mööda jaguneb ka maanteed seisukord. Põhimaanteed on valdavalt heas või väga heas seisukorras, tugimaanteed keskmises seisukorras ja kõrvalmaanteed pigem halvas seisukorras.

Tabel 15 Teekatte seisukord maantee liigi järgi (2012. a.)

Maantee liik	Teekatte seisukord (osakaal)*				
	Väga hea	Hea	Keskmine	Halb	Väga halb
2+2 teed	61%	25%	8%	4%	2%
Põhimaanteed	61%	15%	12%	11%	1%
Tugimaanteed	15%	13%	29%	35%	8%
Kõrvalmaanteed	3%	7%	24%	50%	16%

Allikas: Maanteeamet

* teekatte seisukorda iseloomustavad tasemed on kirjeldatud seletuskirjas

Teekatte seisukord seostub selgelt ka liiklusedusega, mida võib lugeda positiivseks, kuna see näitab, et heas korras on eelkõige teed, mille kasutajate arv on suurem.

Tabel 16 Teekatte seisukord liikluseduse järgi (2012. a.)

Liiklusedus	Teekatte seisukord (osakaal)*				
	Väga hea	Hea	Keskmine	Halb	Väga halb
>6000	72%	18%	7%	2%	1%
3000...5999	71%	17%	8%	3%	1%
1000...2999	37%	28%	21%	9%	5%
500...999	13%	25%	31%	19%	12%
<500	3%	29%	34%	20%	14%

Allikas: Maanteeamet

* teekatte seisukorda iseloomustavad tasemed on kirjeldatud seletuskirjas

Teede seisukorrast lähtuvalt on vajalik tagada põhimaanteed seisukorra säilimine ja parandada tugi- ja kõrvalmaanteed seisukorda. Samas tuleb arvestada, et kõrvalmaanteedel on liiklusedus oluliselt madalam kui tugi- ja põhimaanteedel. Lisaks on põhimaanteed hulgas olulised rahvusvahelised trassid. See tähendab, et tuleb hoida tasakaalu liiklusedusest tulenevate investeringuvajaduste ja tee seisukorrast tulenevate investeringuvajaduste vahel.

Kohalikud teed (maanteed ja tänavad) – kohalike teede ülesanne on tagada kohaliku omavalitsuse siseselt inimeste igapäevane liikumine ning ühendused riigimaanteedega. Kohalike teede korrashoiu eest vastutab kohalik omavalitsus. Kohalike teede seisukord on hinnanguliselt halb nii maomavalitsustes kui ka linnades. Positiivse poole pealt võib öelda, et kohalikel maanteedel on vähe raskeid liiklusõnnetusi sõidukitega. Kahjuks on palju hukkunutega lõppenud õnnetusi linnades jalakäijate ja ratturitega. Teede kvaliteedi madal tase on seotud vähese rahastamisega. Rahastusallikate oas on kohalikud omavalitsused ja riik eri meelel. Kohalikud omavalitsused on seisukohal, et rahastus peaks tulema suuremas osas kütuseaktsiisist, riik on seisukohal, et kohalike teede korrashoidu kohaliku elu korralduse ülesandena peaks rahastatama eelkõige kohalike omavalitsuste tulubaasist.

Teeliikluse läbisõit – Teeliikluse läbisõit on korreleerunud sisemajanduse koguprodukti muutusega. Kuni 2007. aastani läbisõit kasvas ja hakkas pärast seda langema. Transpordi arengukavas 2006-2013 seati eesmärgiks teeliikluse kasvu lahti sidumine majanduskasvust, ehk et teeliiklus kasvaks protsentuaalselt vähem kui SKP või SKP languse puhul langeks rohkem kui SKP. See eesmärk saavutati viimastel aastatel (2012. aasta läbisõidu

ametlikke numbreid analüüsi tegemisel veel ei olnud, kui hinnanguliselt võib öelda, et see oli majanduskasvust väiksem). Samas ei anna paari aasta statistika kindlust trendi jätkuks, tegu võis olla erakorralise tulemusega. Kuigi koguläbisõit on eelmise arengukava perioodil kahanenud, on liiklussagedus suuremate linnade piiridel kasvanud. See on viinud ka liikumiskiiruste vähenemiseni linnades.

Tabel 17 Maanteeliikluse läbisõit ja SKP 2006-2011

Näitaja	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Muutus 2006-2011
Läbisõit (milj km)	8 714	9 551	9 351	8 599	8 355	8 467	-3%
SKP (milj EUR)	12 311	13 233	12 684	10 899	11 262	12 195	-1%

Allikas: Maanteeamet, Statistikaamet

Läbisõidust umbes 60% sõidetakse riigimaanteedel, 25% Tallinna, Tartu ja Pärnu tänavatel ning ülejäänud 15% teiste kohalike omavalitsuse teedel⁴.

Raudteed – raudtee täidab nii reisijate- kui ka kaubaveo rolli. Avalikuks kasutamiseks mõeldud raudteetaristu kuulub suuremas osas riigi äriühingule AS Eesti Raudtee ja osaliselt ettevõttele Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. Lisaks on avalikuks kasutamiseks mitte mõeldud raudteelõigud sadamates (mis paari-kolme aasta perspektiivis tuleb avada kõikidele kasutajatele) ja AS Eesti Energia Kaevandused omanduses olev põlevkivi veoks kasutatav raudtee.

Tabel 18. Raudtee olem (2012. a.)

Raudtee taristu	Avalik	Mitteavalik	Kokku
Raudtee pikkus (km)	1540	624	2164
Sh elektrifitseeritud raudtee pikkus (km)	132	0	132
Sõitjateveoks avatud raudteejaamade arv	72	0	72

Allikas: Statistikaamet

Raudteetaristu on piisav, et teenindada umbes kaks korda suuremat kaubavoogu kui hetkel raudteel liigub. Reisijateveos võimaldab suur osa taristust kiirusi kuni 120 km/h. Viimaste aastate madal kaubaveo maht raudteel on tekitanud aga olukorra, kus avaliku raudtee majandamine on muutunud nii taristu kasutajale kui taristu omanikule keeruliseks. Ühelt poolt on raudtee kasutamise eest võetav tasu vedajate jaoks kõrge, teisalt ei kata see enam kõiki taristu majandamiseks tehtavaid kulutusi, mistõttu on vajalik leida lahendused, et taristu majandamine oleks kestlik ka pikemas perspektiivis. Investeeringuvajaduste osas võib öelda, et rööpad-liiapid on olulisematel raudteelõikudel suuremas osas välja vahetatud, kuid uuendamist vajab näiteks liiklusjuhtimissüsteem, elektrifitseeritud raudtee kontaktrõrk Aegviidu suunal jms.

Veeteed – Eesti vetes tagavad laevateed ohutu ligipääsu sadamatele, kuid seni pole kõik laevateed kaasaegselt mõõdistatud. Püsivate navigatsioonimärkide hulk on piisav, kuid nendest paljude tehniline seisukord on halb. Tulenevalt hobilaevanduse kasvust suureneb vajadus ujuvnavigatsioonimärkide järele, et tagada parem meresõidu ohutus. Olemasoleva jäämurdelaevastik võimaldab lähiaastatel tagada talvise navigatsiooni nii pehmetel kui mõõdukatel talvedel, kuid selle toimepidevus pikas perspektiivis vajab lisainvesteeringuid. Veeteede korrashoiu eest vastutab Veeteede Amet.

Sadamad – sadamad teenindavad nii Eesti sisest kui ka rahvusvahelist reisijatevedu ja kaubavedu. Sadamad on nii riigi äriühingute, kohalike omavalitsuste kui ka eraettevõtete omandis. Sadamate arv ja kvaliteet on enamikus

⁴ „Autopargi läbisõit Eestis 2011. aastal“ – aruanne, Tallinna Tehnikaülikool, Teedeinstituut, 2012
http://www.mnt.ee/public/lo_uuringud/LEP_12067-_ptk.4_ja_5_korr.pdf

piisav, et teenindada järgmiseks seitsmeks aastaks planeeritud reisijate- ja kaubavoogusid. Läbi sadamate käib sisuliselt kogu Eestit läbiv transiitkaup. Arvestataval määral käitlevad transiitvooge AS Tallinna Sadama koosseisu kuuluvad sadamad ja eraomandis olevad Sillamäe Sadam ja Paldiski Põhjasadam, mis on kõik integreeritud ka raudteevõrgustikuga. Olemasolev taristu on piisav tänaste kaubavoogude teenindamiseks ning, võttes arvesse eelnevatel aastatel alustatud arendusi, on olemas ka teatud võimsuste varud. Viimaste aastate trendiks oli Ust-Luga sadama käivitamisest tingitud vedelkaupade veo osakaalu langemine. Kasvavaks kaubagrupiks on konteinerid, mahukaupadest omavad potentsiaali veel väetised ja keemiakaubad, samuti LPG/LNG logistika turule sisenemine. *Landlord*-tüüpi sadamate strateegiad näevad ette atraktiivset sadamakeskkonna loomist operaatorite arvu ja mitmekesisuse suurenemiseks. Märksõnadeks on efektiivsuse tõstmine ja täiendava lisandväärtuse andmine kaubale, mis eeldab logistika- ja tootmisprotsesside ühildamist. Täiendavaid võimalusi selleks loovad sadamates olevad vabatsoonid ja -laod. Erinevalt paljudest Euroopa riikidest on Eesti sadamate ümbruses veel piisavalt arendamata maad, mis võimaldab sadamate edaspidist laiendamist.

Lennujaamad – lennujaamad teenindavad nii Eesti sisest kui ka rahvusvahelist reisijatevedu ja kaubavedu. Lennujaamad on riigi äriühingu AS Tallinna Lennujaam omandis. Lennujaamade arv ja kvaliteet on piisav, et teenindada olemasolevaid reisijate ja kaubamahtusid. Samas vajab Tallinna Lennujaama lennurada ning terminali vana osa lähikümnendil rekonstrueerimist. Tallinna Lennujaamal on välja kujunenud liinivõrgustik ja hea asukoht (lähedus linna keskusele, sadamale, raudteele). Lennujaam võimaldab teenindada 2,7 miljonit reisijat aastas. Puudub võimekus pakkuda stabiilset teenust kauglendudele (Aasia, USA), kuna see vajab kõrgema tasemega lähenemissüsteemi ja pikemat lennurada. Lennuliikluse arengut takistab väike kohalik turg ja Eesti perifeerne asukoht Euroopas. Soodus tegur on lennujaama asukoht kesklinna läheduses, kuid samas tähendab suuremat negatiivset keskkonnamõju, sh müra.

Regionaalsed lennujaamad (Tartu, Kärdla, Kuresaare) on rekonstrueeritud ning olulisi täiendavaid investeeringuid ei vaja.

Kaubavedajad – siseriiklikult on kaubaveoettevõtted enamikus maanteetranspordiettevõtted. Rahvusvahelistes vedudes on esindatud kõiki veoliike pakkuvad ettevõtted. Rahvusvahelisi maanteevedusid tegevate ettevõtte jaoks on olulisim probleem kabotaaži piirangud, mille kaotamine on küll EL-i transpordipoliitika üks eesmärke, kui mille osas reaalseid samme pole seni suudetud teha. Paljude vedajate jaoks on eraldiseisva transpordiga seotud teema veokulu. Erinevate transpordiliikide puhul on seejuures olulised erinevad aspektid. Raudtee puhul taristu kasutustasu (vt Raudtee alalõik lk 18.), merenduses keskkonnanõuetest tulenev kütuse hinnatõus ja veeteede ja sadamatega seotud tasud. Siseriiklikult soovib eelkõige puidusektor veokite täismassi piirangu tõstmist, et vedusid efektiivistada ja sellega kulusid alandada, kuid see eeldaks oluliselt suurema kandevõimega terviklikku teevõrku, mille ehitamine prognoositud teehoiu eelarve juures ei ole võimalik. Teedevõrgu kandevõime täismassipiirangu tõstmiseks on piisav ainult osadel põhimaanteedel.

Bussiveoettevõtted – bussiveoettevõtted tegelevad reisijate veoga nii siseriiklikel kui ka rahvusvahelistel bussiliinidel. Enamik on eraettevõtted, välja arvatud Tallinna ja Narva linnale kuuluvad munitsipaalvedajad. Bussiveoettevõtete üks suurimaid probleeme on bussijuhtide puudus, mis järjest süveneb ja võib mõne aasta perspektiivis muutuda kriitiliseks.

Kohalik bussi-, trolli- ja trammiliiklus – kohaliku ühistranspordi ülesanne on tagada inimeste igapäevased liikumisvõimalused enamasti kohaliku omavalitsuse piires. Seda doteeritakse kohaliku omavalitsuse eelarvest. Osad omavalitsused on oma liinid integreerinud regionaalsesse võrku. Viimasel kümnendil aastal on tehtud olulisi edusamme bussipargi uuendamises, probleemiks on aga Tallinna trolli- ja trammipargi vanus ja kvaliteet. Kohaliku liikluse integreerimisele regionaalsete, üleriigiliste ja rahvusvaheliste ühendustega on vähe tähelepanu pööratud.

Jalgrattaliiklus – jalgrattaga liikumine on valdavalt seotud igapäevaste liikumistega ja on seetõttu kohaliku liikumise iseloomuga. Rattateed on valdavalt kohaliku omavalitsuse teed/tänavad. Rattaliikluse osakaal on väga

madal. Selle põhjuseks on eelkõige rattaga liikumiseks sobiliku taristu vähesus. Arengukavas ei käsitleta rekreatsioonilist liikumist.

Taksondus – taksod osutavad teenust valdavalt kohaliku omavalitsuse piires. Teenust osutavad eraettevõtted kommertsalustel. Taksondusel on küll oma roll linnalise liikuvuse tagamisel, kuid selle valdkonna reguleerimisel pole arengukavas planeeritud uusi strateegilisi otsuseid..

Regionaalne bussiliiklus – regionaalse bussiliikluse eesmärk on tagada kogu Eestis ühendused lähima maakonnakeskuse või muu olulise toimepiirkonna keskusega, mille kaudu on tagatud ühendused Tallinnaga. Hetkel toimib regionaalne bussiliiklus sisuliselt maakonnaliiklusena. Seda korraldavad kas maavalitsused või volitatud ühistranspordikeskused ja suuremat osa neist doteeritakse riigieelarvest. Kohalike omavalitsuste eelarvest toetatakse maakonnaliine juhul, kui tegu on liinidega, mis teenindavad kohalikku nõudlust (valdavalt õpilasvedu).

Maakonnasisese bussiliikluse kvaliteet ja ühenduste sagedused ei ole kasutajate jaoks sageli piisavad. Selle peamiseks põhjuseks on maapiirkondade elanike arvu vähenemise ning autokasutamise kasvu tõttu vähenenud reisijate arv, mille tõttu on langenud ka piletitulu. Seetõttu ei ole hoolimata riigieelarvelise dotatsiooni olulisest suurendamisest olnud võimalik maakonnaliinide teenuse mahtu viimase 12 aasta jooksul suurendada. Probleemiks on ka see, et maakondade liinivõrgud, mis on üles ehitatud peamiselt maakonnakeskusega ühenduse tagamiseks, ei ole kooskõlas elanike muutunud liikumisvajadusega. Kuivõrd maapiirkondade elanike arvu vähenemise ja liiniveo kulude kasvamise tingimustes ei ole teenuse mahu suurendamine mõeldav, tuleb elanike liikumisvajadusele paremini vastava teenuse osutamiseks ümber kujundada olemasolev liinivõrk. Regionaalne bussiliiklus peab tagama ühendused piirkonna elanike jaoks kõige olulisema toimepiirkonna keskusega, mis võib paikneda ka naabermaakonnas.

Reisirongiliiklus – reisirongiliiklus teenindab valdavalt üleriigilisi (ühendab linnu Tallinnaga ja omavahel) liikumisi ning regionaalselt liikumist Harjumaal. Siseriiklikku reisirongiliiklust doteeritakse riigieelarvest. Rongiliikluse osatähtsus on seni olnud väike, kuna veeremi vanuse, ühenduste ebapiisava kiiruse ja väljumiste vähese arvu tõttu pole teenus olnud atraktiivne. Selle muutmiseks vajalikud sammud võeti ette perioodil 2007-2014, mis võimaldab teenuse kvaliteedi alates 2014. aastast uuele tasemel viia. Eksisteerib selge ootus, et rongiliiklus oleks oluliselt kiirem kui võrreldav maanteetransport. Sellele on rõhutatud ka üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“

Rahvusvaheline reisirongiliiklus on hetkel Peterburi ja Moskvasse ning need toimivad kommertsalustel. Nende puhul on probleemiks vähene sagedus, pikk ühendusaeg ja veeremi madal kvaliteet, mis ei võimalda rongiühenduse potentsiaali maksimaalselt ära kasutada. Riiaga ning sealt edasi Lääne-Euroopaga otse reisirongiühendus puudub. Ümberistumisega reis on ebamõistlikult aeganõudev ja seetõttu sisuliselt mitte kasutatav.

Kaugbussiliiklus – siseriiklik kaugbussiliiklus ühendab peamiselt linnu omavahel ja toimib üldiselt kommertsalustel. Rahvusvaheline kaugbussiliiklus toimib samuti kommertsalustel, pakkudes ühendusi nii naaberriikidesse kui ka kaugemale. Kaugbussiliikluse osaks on ka maakonnakeskuste bussijaamad, mis on kas kohaliku omavalitsuse või eraettevõtete omandis. Kaugbussiliiklus on reeglina kvaliteetne, kuid tulenevalt asjaolust, et see toimib kommertsalustel, on väga head ühendussagedused ainult Tallinna ja suuremate keskuste vahel. Avaliku sektori abil saab kaugbussiliikluse atraktiivsust parandada, tagades maakonnakeskuste bussijaamade hea kvaliteedi ja ühendused regionaalse, kohaliku ja rahvusvahelise liiklusega.

Laevühendused saartega – siseriiklikud laevühendused tagavad saarte ühendatuse mandriga või saarte vahel. Laevühendusi doteeritakse riigieelarvest ning omavalitsustesiseseid liine ka kohalikust eelarvest. Laevühendused saartega on viimasel seitsmel aastal teinud läbi olulise kvaliteedihüppe. Mitmete laevaliinidele on jõudnud uued ja reisijatele suuremat mugavust pakkuvad laevad. Väikesaarte tarbeks ehitatavad riigile kuuluvad laevad on seejuures ehitatud konkreetse saare vajadusi ja eripära arvestades. Nii ühenduste sagedused kui ka mugavus on hetkel suures osas piisavad.

Lennuühendused saartega – lennuühendused saartega täiendavad laevühendusi. Seetõttu on nad väiksema tähtsusega ning nii nende ühendussagedus kui ka mugavus on seitsme aasta perspektiivis piisavad. Lennuühendusi doteeritakse riigieelarvest.

Rahvusvahelised laevühendused – rahvusvahelised laevaliinid on peamised ühenduse tagajad Soome ja Rootsiga. Ühenduses Venemaaga on nende osatähtsus väike. Rahvusvahelised laevaliinid toimivad kommertsalustel. Ühenduste arv Soome ja Rootsiga ning teenuse kvaliteet on väga hea.

Rahvusvahelised lennuühendused – rahvusvahelised lennuliinid tagavad Eesti ühendatuse kaugemate sihtkohtadega ja ka kiire ühenduse naabritega ning need toimivad kommertsalustel. Riik omab rahvuslikku vedajat AS Estonian Air. Otseühenduste arv Tallinnast on suhteliselt väike. Lisaks Tallinnale toimib praegu regulaarliiklus ka Tartust Soome. Lennuliinide istekohakilomeetrite arvu poolest on Eesti 144 riigi hulgas 112. kohal⁵, olles tagapool kõikidest naabritest. Seda tuuakse oluliseks takistuseks ettevõtluse arendamisel. Tartu linna kui teadus- ja kultuurikeskuse rahvusvahelise lennuühenduse jätkamine on nii Tartu kui laiemalt võttes Lõuna-Eesti regiooni seisukohalt vajalik.

Piiriületus – piiriületus on transpordiga seotud osaliselt, kuid mõjutab oluliselt ühenduskiirusi rahvusvahelistel vedudel ja reisimisel. Kuni 2011. aastani olid oluliseks probleemiks sõidukite ootejärjekorrad maanteepiiripunktidesse viivatel teedel. Pärast piiriületuse elektroonsete ootejärjekordade süsteemi rakendamist ja piiriületuse ootealade valmimist see probleem laheneb. Samas ei ole nende meetmetega võimalik ooteaega paljudel juhtudel vähendada, kuna elektroonilise järjekorra kasutuselevõtt ei suurendanud piiripunktide läbilaskevõimet. Positiivselt on ooteaja pikkust mõjutanud EMTA rakendatud täiendavad meetmed ebaseadusliku kütuseveo piiramiseks. Kuid vaatamata sellele ei ole piirijärjekordade probleem lahendatud ning nii kauba kui ka reisijateveo intensiivistumisel see süveneb.

2.4 Tugevused ja probleemid – kokkuvõte

Eesti transpordisüsteemi tugevused on peamiselt seotud viimase kümnendi investeringutega taristusse. Probleemid aga tulenevad paljuski 90ndatel valitsenud kroonilisest alarahastatusest, mis kohalike teede puhul suuresti seni kestab, hõreastutusest ja väikesest rahvaarvust, perifeersest asukohast Euroopas ning ebapiisavast ruumilise planeerimise suunamisest.

Liikumisviiside jaotus – Liikumisviiside jaotuses on toimunud oluline muutus autokasutuse suurenemise ja teiste liikumisviiside osakaalu vähenemise suunas (jalgrattakasutus on küll suurenenud, kuid selle osakaal on väga madal). Selle põhjuseks on autokasutuse tajumine teistest liikumisviisidest mugavamana, suurenenud sissetulekutest tulenev autode kättesaadavuse paranemine ja valglinnastumine. Valglinnastumine on viinud liikumiste vahemaade suurenemiseni ning asustuse tekkimiseni kohtades, kus puudub ühistranspordiühendus või kus ei ole võimalik konkurentsivõimelist ühistransporditeenust pakkuda. Autokasutuse suurenemine on suurendanud transpordisektori energiakasutust, negatiivseid keskkonnamõjusid ning leibkondade kulutusi transpordile. Suuremates linnades on autokasutuse kasv viinud liikumiskiiruste vähenemiseni. See tähendab, et nii liikuvuse, energiasäästu-, keskkonna- kui ka konkurentsivõime suurendamise eesmärkide kontekstis on oluline autokasutuse osakaalu vähendada. See peaks aset leidma eelkõige linnasisestes ja suuremate linnade vahelistes liikumistes, kus on võimalik kas luua kompaktne asustusstruktuur, mis soosib jalgsi ja rattaga liikumist, või pakkuda autoga võrreldava mugavusega ühistransporditeenust. Võimalik on ka autokasutuse piiramine või kallimaks muutmine, kuid see ei ole iseenesest eesmärk, kuna vähendab liikumisvõimaluste kättesaadavust. Otstarbekas on see ainult suuremates linnades nt läbi parkimispoliitika, autovabade tsoonide rajamise või tänavate kasutuse ajapiirangute kehtestamise. Hajaasustuses on auto efektiivne liikumisviis, kuna

⁵ Lennuliinide istekohakilomeetrid - *Airline seat kilometers*. World Economic Forum – Global Competitiveness Report 2012-2013.

vahemaad on liiga pikad jalgsi ja rattaga liikumiseks, konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse pakkumine on kallis ning negatiivsed keskkonnamõjud on suhteliselt väikesed.

Taristu – EL-i fondide toel on viimasel kümnel aastal mahajäämust taristu kvaliteedis oluliselt vähendatud, kuid valdkondades, kus EL-i vahendeid pole võimalik olnud kasutada, on puudujäägid suured. Paranenud on eelkõige sadamate, lennujaamade, raudtee ja põhimaanteedel olukord. Halvem on tugi- ja kõrvalmaanteedel ja kohalike teede olukord. Kuigi taristu kvaliteet on üldiselt paranenud, on erineva liikumisviiside paremal ühendamisel tugev arenguruum, et tekitada terviklik liikumiskeskond ja seeläbi parandada eri liikumisviiside kasutamise mugavust. Kuigi eelnevalt on välja toodud eesmärk vähendada autokasutust, ei tohi see toimuda halva teekvaliteedi tõttu. Teedevõrgu kvaliteeti on vaja tervikuna tõsta. Selleks peab kõigepealt seadma prioriteetid, millist teedevõrgu osa eelisarendada, kuna piiratud eelarve juures ei ole seitsme aastaga võimalik tõsta kõikide teede seisukorda tasemele „hea“.

Liiklusohutus – Liiklusohutuse paranemist võib lugeda perioodi 2006-2013 kõige suuremaks edusammuks. Hukkunute arv on sellel ajal vähenenud üle kahe korra ja jõudnud EL-i keskmise taseme lähedale. Ka inimkannatanutega õnnetuste ja nendes vigasaanute arv on vähenenud peaaegu kaks korda. Negatiivsena tuleb välja tuua jalakäijate ohutuse olukord. Kui 2010. aastal kaotas liikluses elu 14 jalakäijat, siis 2012. aastal 30 – see oli 35% kõigist liiklussurmadest. Eriti tähelepanuväärne on olukorra muutus viimase kahe aasta jooksul. Kui aastal 2011 sagesid jalakäijate surmajuhtumid pigem linnaliikluses, siis sellele järgnenud aastal kasvas just maanteedel hukkunud jalakäijate arv ja seda mitte ainult pimedal ajal. Kuigi suurematel põhimaanteedel on liiklus muutunud taas elavamaks, registreeriti jalakäijate surmajuhtumeid varasemast sagedamini just väiksematel tugi- ja kõrvalmaanteedel, kus napib jalgratta- ja jalgteid. Üha olulisem on küsimus, kuidas tõsta liiklusohutust nii, et see ei halvendaks nende liiklejate olukorda, kes kasutavad muid liikumisviise peale auto.

Tabel 19 Liiklusõnnetused (2006-2012. a.)

Näitaja	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liiklusõnnetusi	2585	2450	1869	1505	1347	1491	1381
Vigastatuid	3508	3271	2399	1930	1720	1876	1706
Hukkunuid	204	196	132	100	79	101	87

Allikas: Maanteeamet

Energiakulu ja keskkonnamõjud – Transpordisektori energiakulu moodustab ligikaudu veerandi energia lõpptarbimisest, järgides suuresti Eesti SKP muutumise kõverat. Kasvutrendile vaatamata oli Eesti transpordisektori energiatarbimine elaniku kohta 2011. aastal mõnevõrra väiksem EL-i keskmisest.

Transpordi keskkonnamõjude kasvu peamised põhjused on autotranspordi suurenemine ja sõidukipargi ebaökonoomsus. Aastal 2011 oli keskmine uue sõiduauto CO₂ heide Eestis 157 g/km, mis on EL-i riikide seas ebaökonoomsem, olles EL-i keskmisest ca 20% suurema CO₂ heite ja fossiilkütuse kuluga. Kui sõiduaudote keskmine kasvuhoonegaaside heide 1990. aastal oli 206 g/km, siis 2008. aastal oli vastav näitaja 199 g/km. Ökonoomsemate (A-, B- ja C-energiaklass) autode osakaal on Eestis küll aasta-aastalt kasvamas, moodustades 2011. aastal umbes viiendiku uutest autodest, kuid samas on Eestis ebaökonoomsete autode osakaal väga suur – üle 51% uutest autodest jäävad E-G energiaklassidesse. Seetõttu pole ainult autokasutuse osakaalu vähendamisega võimalik keskkonna-, kliima- ja energiapoliitika eesmärke saavutada, kuna tervikuna võib eeldada, et liikuvuse suurenemise tõttu autode läbisõit siiski kasvab. Seetõttu on vajalik parandada transpordisektori energiaefektiivsust ja vähendada sõltuvust fossiilsetest kütustest.

Konkreetsed energia- ja keskkonnamõjude eesmärgid tulenevad EL-i kliima- ja energiapoliitikast. Eesti puhul tähendab see vajadust säilitada aastaks 2020 transpordisektori energiakulu 2010. aasta tasemel, mitte suurendada transpordi KHG heitekoguseid rohkem kui 11% võrreldes 2005. aastaga ja saavutada 10% taastuvenergia osakaal maanteetranspordis.

Ühistransport – Ühistranspordi kasutus on viimastel aastatel pidevalt vähenenud. Sellel on mitmeid põhjusi – autokasutuse kättesaadavuse paranemine seoses elustaseme tõusuga; hajaasustus, kus ei ole otstarbekas

pakkuda autokasutuse mugavusega võrreldavat ühistransporditeenust; muudatused rahvastikupaiknemises ja maakasutuses, millega ei ole ühistranspordisüsteemi suudetud piisavalt kohandada; olemasoleva ühistranspordi kvaliteet, mis tihti ei vasta inimeste ootustele ka piirkondades, kus seda on võimalik kuluefektiivselt pakkuda. Negatiivseks võib lugeda ühistranspordi madalat osakaalu reisijakäibest (kõikide sõidukitega tehtud reiseide pikkuse summa), mis viitab sellele, et pikki distantse eelistatakse sõita autoga, kuigi suuremate linnade vahel on suhteliselt head ühistranspordiühendused.

Tabel 20 Ühistranspordi kasutamine (2006-2012. a.)

Ühistranspordi osakaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Osakaal tööl käimisel (kõigist liikumisviisidest, %)	27,5	26,3	24,3	22,8	22,3	22,2	22,8
Osakaal reisijakäibes (v.a kergliiklus, %)	21,9	20,6	18,6	17,0	16,6		

Allikas: Statistikaamet, Eurostat

Vaatamata negatiivsele trendile on ühistranspordi kasutus Eestis veel Euroopa keskmisel tasemel. Ka trendid inimeste eelistustes ja väärtushinnangutes lubavad näha positiivseid arenguid. Et need realiseeruks, on vajalik pakkuda mugavat ühistransporditeenust, mis oleks hästi ühendatud nn „viimase miili“ liikumisega⁶. Tehtud on ulatuslikke investeeringuid raudteetransporti, mis peaks aitama tõsta just ühistranspordi osakaalu reisijakäibest.

Kaubavedu – Kaubaveo jaoks on olemas piisav taristu läbilaskevõime (v.a piiriületus Venemaaga), eriti paistab see silma raudtee puhul (va EL-i suunal). Samas on kaubavedude nomenklatuur jätkuvalt tugevalt kaldu naftasaaduste suunas ning kohapeal ei looda veel kaubale piisavalt lisandväärtust (kuigi trendi selle suunas on märgata). Pudelikaelaks on juba praegu osaliselt idapiiripunktide läbilaskevõime ning see võib tulevikus kriitiliseks muutuda.

Rahvusvahelistes ühendustes on kõige suurem puudus vähesed otselennuühendused, mis pärsib nii ettevõtlust kui ka turismisektori arengut. Parandamist vajavad ka reisirongiühendused Läti ja Venemaaga ning luua on vaja ühendus Lääne-Euroopaga. Siiski võib öelda, et viimastel aastatel on toimunud positiivsed arengud – lennureisijate arv on suurem kui kunagi varem ja taaskäivitatud on rongiühendus Tallinna ja Peterburi vahel.

Tugevused

- Põhimaanteed hea seisukord
- Suuresti rekonstrueeritud raudteetaristu ja valdavalt selle piisav läbilaskevõime
- Kaubasadamate ja riigile kuuluvate väikesadamate hea seisukord ja piisav läbilaskevõime
- Lennujaamade hea seisukord
- Liiklusohutuse oluline paranemine viimasel kümnel aastal

Olulisemad probleemid

- Tugi- ja kõrvalmaanteed ja kohalike teede mitterahuldav seisukord
- Autokasutuse osakaalu suurenemisest tulenev negatiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale ja suurenev energiatarbimine. Ühenduskiiruste vähenemine Tallinnas.
- Erinevate liikumisviiside nõrk ühendatus

⁶ „Viimase miili“ all mõeldakse liikumist reisi algkohast ühistranspordipeatusesse ja ühistranspordipeatusest reisi sihtkohta. Sageli on just selle liikumise ebamugavus põhjus, mis ühistransporti ei kasutata, kuigi ühistranspordi teenus ise on mugav. Nt ei vii bussipeatusesse kõnniteed või ei ole raudteepaatus parklat.

- Sõidukite madal energiakasutuse efektiivsus
- Liigne sõltuvus fossiilsetest kütustest
- Raudtee kaubavedude langus tasemele, mis ohustab taristu ülalpidamise võimekust
- Suure lisandväärtusega kaupade väike osakaal transiidis
- Idapiiripunktide madal läbilaskevõime
- Lennuühendused ei vasta turistide ja ettevõtjate ootustele
- Reisirongiühenduse puudumine Lätiga ja Lääne-Euroopaga ja kasutajate ootustele mitte vastav ühendus Venemaaga

2.5 Arenguvajadused

Tulenevalt eeltoodust on perioodi 2014-2020 suurimad arenguvajadused järgmised:

- Säilitada põhimaantee seisukord ja tõsta tugi- ja kõrvalmaantee seisukorda. Samal ajal jätkata rahvusvaheliste trassidel liiklemise sujuvuse ja ohutuse parandamist.
- Vähendada linnades autokasutuse osakaalu, parandades kõndimise, rattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimalusi, muuhulgas läbi erinevate liikumisviiside parema ühendamise.
- Kasutada maksimaalselt reisirongiliiklusesse tehtud investeeringuid, suurendades ühenduste kiirusi ja sagedusi ning seeläbi vähendades aegruumilisi vahemaid linnade vahel.
- Suurendada liiklusohutust, eelkõige pöörata tähelepanu liikluses hukkunute arvu vähendamisele.
- Suurendada energiakasutuselt efektiivsemate sõidukite osakaalu uute sõidukite soetamisel.
- Suurendada taastuvate kütuste osakaalu, sh eelistatult Eestis toodetud kütuseid.
- Suurendada mittemahukaupade osakaalu transiidis ning Eestis kaupadele loodud lisandväärtust. Tagada raudtee korrashoiuks vajalik kaubaveo maht.
- Tagada piisavad lennuühendused ettevõtlike arendamiseks ja turismisektori arengueesmärkide täitmiseks.
- Tagada kaubaveo sektori toimimiseks konkurentsivõimelised kulud.

3. EESMÄRK JA PÕHIMÕTTED

3.1 Eesmärk

Eesti transpordisüsteem võimaldab inimeste ja kaupade liikumist **kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval** moel.

Üldeesmärgi saavutamist mõõdetakse kasutajate rahulolu indeksiga.

Transpordisüsteemi kasutajate rahulolu

Indeks mõõdab kasutajate poolt neljale transpordisüsteemi valdkonnale (teede kvaliteet, raudteede kvaliteet, sadamate kvaliteet, õhustranspordi kvaliteet) seitsme punkti skaalal antud hinnete keskmist.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Rahulolu indeks	4,47	4,7	4,8

Allikas: *World Economic Forum, Global Competitiveness Index*, MKM-i arvutused

3.2 Põhimõtted

Liikuvuse tagamisel ja transpordisüsteemi kujundamisel lähtutakse nende poliitikavaldkondade eesmärkidest, mille saavutamisele transpordisüsteem peab kaasa aitama:

- **Liikumisvõimalused mõjutavad oluliselt inimeste elukvaliteeti. Transpordisüsteem peab võimaldama ohutut ja keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust kõigile inimestele. Liikuvuskeskkonna kavandamisel ja rajamisel lähtutakse universaalse disaini põhimõtetest ja erinevate sotsiaalsete rühmade erinevatest vajadustest ja ühiskondlikust staatusest.**

Taristu ja transporditeenused on suunatud liikumisvõimaluste parandamisele. Headel liikumisvõimalustel on oluline positiivne sotsiaalmajanduslik mõju. Liikumisvõimalused peavad olema kättesaadavad kõigile inimestele. Rajatavate ning olemasolevate teede ja muu taristu ning veeremi juurdepääsetavaks ja kasutatavaks muutmisel ühiskonna kõigile gruppidele järgitakse universaalse disaini põhiprintsiipe ja parimaid praktikaid. Transpordi teenuse osutamisel arvestatakse seejuures erinevate sotsiaalsete rühmade (naised ja mehed, puudega inimesed, vanemaealised, noored) erinevaid vajadusi. Võetakse eesmärgiks rahvusvahelistes kokkulepetes (Euroopa sotsiaalharta ja Puuetega inimeste õiguste konventsioon (artikkel 9, juurdepääsetavus)) ja riiklikes tegevusplaanides sätestatud eesmärkide järk-järguline saavutamine.

- **Liikuvus on oluline üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ eesmärgi saavutamisel, asustusstruktuuri säilitamisel ja regionaalse arengu tagamisel.**

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ sätestab riigi kestliku ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused eesmärgiga saavutada Eestis otstarbekas ruumikasutus. Planeeringu konkreetne arengueesmärk on tagada elamisvõimalused Eesti igas asustatud paigas. Transpordil on selle eesmärgi täitmisel oluline roll. Seetõttu on arengukava üks läbiv põhimõte ühendusvõimaluste tagamine üle Eesti ning seeläbi regionaalse tasakaalustatuse toetamine.

- **Liikuvus on oluline majandustegevuse võimaldaja. Transpordisüsteem toetab ettevõtlust ja konkurentivõime kasvu.**

Transpordi kui teisi eluvaldkondi toetava tugisektori roll tuleb eriti esile majandusarengu kontekstis. Hea transpordisüsteem parandab tööjõu liikuvust, tooraine kättesaadavust ja lõpptoodete turustamise võimalusi. Seetõttu arvestatakse transpordisüsteemi arendamisel ettevõtete jaoks olulisi ühendusi ja transpordikulude vähendamist. Arengukava tegevused aitavad eelkõige kaasa konkurentsivõime kavas „Eesti 2020“ toodud eesmärkide saavutamisele. Selles on eraldi rõhutatud ühenduste kvaliteeti sõltumata asukohast, transpordiliikide omavahelist paremat koostoimet ja ühenduskohti, ühistranspordi kasutusmugavuse tõstmist, lennuühenduste ja piiriületavate raudteede ja maanteed arendamist, kõrvalmaanteed tolmuvaba katte alla viimist ja ühistranspordisüsteemide ühendamist.

- **Liikumine peab olema ohutu.**

Transpordisüsteem peab olema kujundatud selliselt, et selles ei hukkuks ega saaks raskelt vigastada ükski liikleja isegi juhul, kui ta liikluses eksib.

- **Eelistatakse väiksema keskkonnamõjuga liikumisviise ja –vahendeid ning kütuseid ja arvestatakse kliimamuutustest tulenevaid mõjusid.**

Transpordisüsteemi arendatakse eelistatult viisil, mis aitab kaasa transpordi kliimamõjude ning elu- ja looduskeskkonna mõjude vähendamisele. Kuna peamised negatiivsed mõjud keskkonnale ning KHG heitekogused pärinevad fossiilsete kütuste kasutamisest ning maanteetranspordist, siis aitavad sundliikumise vähendamine ja säästlike liikumisviiside osakaalu suurendamine parandada keskkonnaseisundit ja vähendada kliimamuutusi. Lisaks võetakse eesmärkide saavutamiseks kasutusele paremaid transporditehnoloogiaid sh, ökonoomsemaid sõidukeid ja väiksema keskkonnamõjuga kütuseid ning planeeritakse leevendusmeetmeid taristu negatiivsete mõjude (nt elupaikade killustamine) vähendamiseks. Kliimamuutustest tulenevad mõjud Eesti transpordisüsteemile pole küll märkimisväärsed, kuid siiski arvestatakse võimalike ülejutuste ja muude ekstreemsete oludega.

- **Eelistatakse energia- ja ressursisäästlikumaid liikumisviise ja -vahendeid.**

Energia- ja ressursisääst on konkurentsivõime kavas „Eesti 2020“ nimetatud üheks Valitsuse poliitika põhisuunaks majanduse üldise ressursi- ja energiamahukuse vähendamisel. Sarnaselt negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisega aitavad transpordi energiamahukust vähendada sundliikumiste vähendamine, säästlike liikumisviiside osakaalu suurendamine ja säästlikuma tehnoloogia kasutuselevõtt. Aastaks 2020 pole küll reaalne transpordisektori energiatarbimist vähendada, kuid eesmärk on hoida see 2010. aasta tasemel ning luua baas, millele tuginedes võiks pärast aastat 2020 energiatarve väheneda..

- **Erinevad liikumisviisid peavad olema integreeritud ning kasutatakse nutikaid lahendusi.**

Liikuvus sõltub suuresti eri liikumisviiside sidustamisest. Taristu, informatsiooni ja piletisüsteemide arusaadav ja lihtne sidustamine muudab eri liikumisviiside kasutamise usaldusväärsemaks ja mugavaks. Seejuures on oluline roll IT-lahendustel, kuna viimase kümne aasta tehnoloogiline areng võimaldab kasutusele võtta nutikaid lahendusi, mis varem oleksid olnud võimatud. Eriti mobiilsete nutiseadmete kasutuselevõtt, mis eeldatavalt arengukava kestel veel hoogustub, võimaldab muuta info kiiresti kättesaadavaks ning pakub ka lihtsaid ja mugavaid maksevõimalusi eri teenuste eest. Liikumisviiside parem sidustamine aitab kaudselt kaasa kõikide eeltoodud eesmärkide saavutamisele.

3.3 Olulisemad oodatavad muutused liikumises ja transpordis aastal 2020

Arengukava eesmärk ja põhimõtted läbivad transpordipoliitikat pikemalt kui selle arengukava periood. Konkreetselt arengukava perioodi lõpuks on alaeesmärkidega saavutatud järgmised olulisemad tulemused:

- Maakasutuse ja transpordi planeerimine on integreeritud. Uued arendused on sidustatud ülejäänud ruumiga ja omavad häid ühendusi. Läbi IKT arenduste on kasvanud kaugtöötamise ja avalike teenuste kättesaadavuse võimalused. Selle tõttu on vähenenud sundliikumine ja tühisõidud.
- Linnade liikuvuse planeerimine lähtub eelkõige parema elukeskkonna kujundamisest. Ellu on viidud esimesed projektid, tänu millele on suurenenud jalgsi ja jalgrattaga liikumise ning ühistranspordi kasutamise osakaal. Transpordirajatised, veerem ja teenused on muutunud nii kohalikele inimestele kui ka Eesti külalistele kasutajasõbralikumaks ning rikastavad elukeskkonda.
- TEN-T võrgustikku kuuluvatel maanteedel on liiklemise sujuvus suurenenud. Vähenenud on halvas seisukorras oleva teedevõrgu osakaal. Maanteedevõrk moodustab kvaliteedi mõttes ühtlasema terviku.
- Liiklus on muutunud oluliselt ohutumaks. Kolme aasta keskmine liikluses hukkunute arv on väiksem kui 50.
- Olemasolevas reisirongiliikluse areaalis on suurendatud ühenduskiirusi ja väljumiste arvu, tänu millele on rongiliiklus vähendanud aegruumilisi vahemaid ning on Tallinna ja teiste linnade vahelisel reisimisel eelistatud liikumisviis. Rongiliiklust täiendab kvaliteetne linnadevaheline bussiliiklus, mis toimib valdavalt kommertsalustel.
- Transpordi negatiivsete keskkonnamõjude (KHG heitkogused, müra, lämmastiku, väävl, tahkete osakeste, jm.) kasv on aeglustunud. Seda eelkõige tänu maanteetranspordis tehtud edusammudele uute tehnoloogiate kasutamisel ja autokasutuse osatähtsuse vähenemisele.
- Taastuvenergiast sõitvate ja ökonoomsemate sõidukite osakaal on tõusnud. Peamiseks alternatiivseks kütuseks on Eestis kodumaisest biomassist ja jäätmetest toodetud biometaan/surugaas.
- Paranenud on rongiühendused Läti ja Venemaaga ning tagatud on lennuühendused Eesti jaoks oluliste kaubanduspartneritega.
- Liikumisviisid on omavahel hästi integreeritud, nutikate lahenduste kasutamine on tavaline ning erinevaid liikumisviise on võimalik mugavalt kombineerida.

4. ALAEESMÄRK 1. MUGAV JA NUTIKAS LIIKUMISKESKKOND

Liikumisvõimaluste parandamise all peetakse sageli silmas autoga ja ühistranspordiga liikumiste parandamist. Mõlemad liikumisviisid on kogu liikumiste arvu arvestades tõepoolest väga olulised ja seetõttu on arengukavas kummalegi pühendatud omaette alaeesmärgid. Kuid selleks, et liikumisvõimalused oleks Eestis kõigile kättesaadavad, mugavad, kiired, ohutud ja kestlikud, tuleb transporti kõigepealt vaadata laiemas kontekstis – lähtudes sellest, et see tagab teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse. Viimast on võimalik tagada osaliselt ka parema teenuste korraldamise ja ruumilise planeerimisega, mis vähendab vajadust liikumise, eriti pikkade vahemaadega liikumise järele. Seega on efektiivse transpordisüsteemi loomisel vajalik kõigepealt vastata küsimusele, kas teenuste kättesaadavus ja sihtkohtadele juurdepääs on võimalik tagada ilma, et peaks investeerima kallisse taristusse või ühistransporditeenusesse? Ning kuidas luua selline liikumiskeskond, mis samal ajal oleks ka atraktiivne elukeskkond?

Kui eelmisel sajandil planeeriti transpordisüsteemi eelkõige lähtudes taristu läbilaskevõimest ja liikumiskiirusest, siis alates 90ndatest on fookus järjest rohkem nihkumas kättesaadavuse ja elukeskkonna kvaliteedi arvestamise poole. Elukeskkonna kvaliteet on inimeste heaolu ja riigi konkurentsivõime seisukohalt järjest olulisem. Viimase kümnendi kiire IT-lahenduste areng annab sealjuures täiendava võimaluse muuta erinevad liikumisviisid mugavamaks ja atraktiivsemaks infosüsteemide sidustamise, info jagamise ja teenuse eest tasumine lihtsamaks muutmisega.

Mõõdikud

Teetranspordi läbisõidu kasv ei ole suurem kui pool SKP kasvust

Mõõdik näitab seda, et kui üldiselt on transpordinõudluse kasv seotud majanduskasvuga, siis läbi liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamise ei ole see kasv suurem kui pool majanduskasvust.

Näitaja / Aasta	Algtase 2006-2011	Vahetase 2014-2017	Sihttase 2014-2020
SKP reaalkasv antud vahemikus	-1%	11%	22%
Teetranspordi läbisõidu kasv	-3 %	< 6%*	< 11%*

* Tabel on näitlik. Läbisõidu kasvu numbriline väärtus on antud käesoleva hetke SKP prognoosist lähtuvalt.

Jalgsi ja rattaga liikumise osakaal tööle käimisest

Mõõdik näitab, et läbi kompaktsel planeerimise ja säästvate liikumisviiside eelistamise on kasvanud inimeste osa, kes saavad tööle kõndida või rattaga sõita ja ka kasutavad seda võimalust. On tehtud eeldus, et tööle käimise viis kirjeldab ka üldisemalt liikumisviiside valikut.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	sihttase 2020
Jalgsi ja rattaga tööl käimise osakaal	21%	23%	25%

Transpordisektori energiakulu (teradžauli)

Mõõdik näitab seda, et vähem energiat kulutavate liikumisviiside osakaalu suurenemisega on transpordisektori energiakulu jäänud samaks, samal ajal kui liikuvus on suurenenud.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Transpordisektori energiakulu (miljonit TJ)	33	33	33

Liikuvuskorraldus – Mugava ja nutika liikumiskeskonna loomise meetmed võib kokku võtta mõistega liikuvuskorraldus. Liikuvuskorraldus tähendab kõiki põhimõtteid ja tegevusi, mis on suunatud sundliikumiste vähendamisele ja erinevate liikumisviiside kasutamise soodustamisele. Selle eesmärk on tagada teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus ja parandada liikumisvõimalusi selliselt, et samal ajal luuakse kõigile kasutatav, arusaadav, ohutu ja meeldiv liikumiskeskond ning seeläbi atraktiivne elu- ja ettevõtluskeskkond. Julgustatakse ja soodustatakse eri liikumisviiside kasutamist ja kombineerimist. Võrreldes praeguse olukorraga on liikuvuskorralduse konkreetseks eesmärgiks autokasutuse osakaalu vähendamine linnades, kus sellel on suur negatiivne mõju elukeskkonnale. Lõppeesmärgiks on aga optimaalne liikumisviiside jaotus, mis ühest küljest tagab mugavad liikumisvõimalused ning teisest küljest atraktiivse elukeskkonna. Läbi liikuvuskorralduse antakse peamised suunised säästva liikuvuse põhimõtete rakendamiseks.

Liikuvuskorraldus hõlmab kolme meetet: sundliikumiste asendamine, sundliikumiste vähendamine ja säästlikuma liikumisviisi eelistamine.

Meede 1.1 Sundliikumiste asendamine

Meede 1.1

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Avaliku sektori teenuste kujundamisel eelistatakse lahendusi, mis võimaldavad nende elektroonilist kasutamist ja vähendavad sundi ametiasutuste külastamiseks

Paljude liikumiste eesmärgid on sellised, mida on võimalik saavutada ka nii, et inimene ei pea füüsiliselt oma sihtkohta minema. Selliste liikumiste vähenemine on juba toimumas tänu viimase paarikümne aasta arengutele IT-valdkonnas. E-teenused on parim näide sellest, kuidas inimeste liikumisvajadust on vähendatud, ilma et teenuste kättesaadavus oleks halvenenud. Pigem on see isegi paranenud. Samas põhjustab avaliku sektori regulatsioon siiski veel sundliikumisi, mida oleks võimalik vähendada. Avalike teenuste paremat korraldamist, et muuhulgas vähendada sundliikumist, käsitleb täpsemalt „Avalike teenuste korraldamise roheline raamat“. Ka erasektori astutused võiksid lähtuda sarnastest põhimõtetest.

Meede 1.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Sundliikumiste asendamisega seotud tegevusi viiakse ellu Avalike teenuste korraldamise roheline raamatu ja Infoühiskonna arengukava 2020 raames.
2. Arendatakse kaugtöö kasutamise võimalusi.

Meede 1.2 Sundliikumiste vähendamine

Meede 1.2

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Asustuse ja ettevõtluse suunamisel ning olulise liiklusmõjuga objektide asukohavalikul eelistatakse olemasoleva ühistranspordi, eelkõige rongiliikluse teenindusala.
2. Olulist kaubaliiklust genereerivad objektid paigutatakse selliselt, et liikumisvajadus oleks minimaalne ja kasutatakse võimalikult säästlikku ja ohutut veomoodust.
3. Toimepiirkonna keskuste planeerimisel eelistatakse multifunktsionaalse ruumi loomist, et tekitada kompaktne asustusstruktuur, kus elu- ja töökohad ning vajalikud teenused paiknevad üksteise lähedal.
4. Planeeringutes ja nende realiseerimisel tuleb liikumised lahendada vastavalt säästva liikuvuse põhimõtetele.
5. Avaliku sektori institutsioonide ja teenuste pakkumise asukoha valikul arvestatakse muuhulgas asukoha mõju liikumisvajadusele.

Ruumilise ja transpordi planeerimise parem sidustamine on üks võtmetegevusi, et parandada nii liikumisvõimalusi ja tagada kestlik transpordisüsteem kui ka luua inimsõbralikum elukeskkond ja atraktiivsem ärikeskkond. Parema maakasutuse võimaldab vähendada liikumisdistantse ja seeläbi sundliikumist. Selleks tuleb asulaid ja linnaosi planeerida kompaktsena ja multifunktsionaalsena, nii et elu- ja töökohad, teenused ning vaba aja veetmise võimalused paiknevad lähestikku. See võimaldab lisaks liikumisele kuluva aja säästmisele suurendada jalgsi ja jalgrattal liikumiste osakaalu. Asustuse ja elukeskkonna planeerimine on valdavalt kohaliku omavalitsuse pädevuses, mida riik suunab õigusliku raamistiku abil, seetõttu on just kohalikul tasemel vajalik tähele panna, et ei rajataks monofunktsionaalseid elamurajoone, muust elukeskkonnast eraldiseisvaid kaubanduskeskusi ja teisi objekte, mis pikendavad liikumisdistantse ja sunnivad või soodustavad autokasutust. Riigi teostatud reformide läbiviimisel peab arvestama ka nende mõjudega teenuste kättesaadavusele. Täpsemad suunised ruumiliseks planeerimiseks erinevatel tasemetel töötatakse välja vastavalt üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ tegevuskavale.

Meede 1.2

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Koostatakse juhendmaterjale, suunised, parimad praktikaid jne. ruumiliseks planeerimiseks ja liikuvuse korraldamiseks nii riigi, kohaliku omavalitsuse kui erasektori tarbeks.
2. Koostatakse uued maakonnaplaneeringud.

Meede 1.3 Säästlikuma liikumisviisi eelistamine

Selleks, et tagada liikumiste sujuvus, suurendada ohutust, säästa ressursse ja luua parem elukeskkond, planeeritakse nii asustust kui ka liikumiskeskonda vastavalt säästva liikuvuse põhimõtetele. Kuigi mõiste "säästev liikuvus" võib viidata eelkõige keskkonna- ja ressursisäästule, **on selle peamine eesmärk inimesele suunatud elukeskkonna loomine**. Üldjoontest tähendab see, liikumisvõimaluste parandamisel lähtutakse järgmisest hierarhiast, millest esimene on üldjuhul kõige vähem ressursse nõudev ja viimane kõige ressursimahukam:

Meede 1.3

- Jalgsi liikumine
- Jalgrattaga liikumine
- Bussi-, trollitransport
- Rööbastransport
- Autotransport

See hierarhia ei näita erinevate liikumisviiside olulisust ühenduste tagamisel kogu Eestis, ega nende osakaalu eesmärki, vaid seda, et ühenduste tagamisel vaadatakse esmajärjekorras, kas on võimalik tagada juurdepääs hierarhias eespool olevate tegevustega. Kui see ei ole võimalik või mõistlik, siis rakendatakse tagapool olevaid tegevusi. St et pikkadel vahemaadel ei pea ühendusi lahendama jalgrattaga või keskendumas hõreasustuses rongiliiklusele. Pigem näitab see hierarhia investeerimisprioriteete ja eelistust, kui samas ruumis on võimalik või vajalik kasutada mitut liikumisviisi. Tuleb tähele panna, et praktikas on võimalik hierarhias eespool olevaid tegevusi rakendada valdavalt tiheasustusega aladel. Muudel juhtudel võib lähtuda järgmistest hierarhiatest.

Linnad üle 40 000 elaniku	Asulad kuni 40 000 elaniku	Toimepiirkonna keskuste ja lähitagamaa vaheline	Toimepiirkonna keskuste vaheline*	Hajaasustus
Jalgsi	Jalgsi	Ühistransport	Ühistransport/Auto	Auto
Ratas	Ratas	Ratas		Ühistransport
Ühistransport	Auto	Auto		

Auto	Ühistransport			
------	---------------	--	--	--

* toimepiirkonna keskuste vaheliste liikumiste puhul on võimatu isegi soovituslikult öelda, milline liikumisviis peaks olema eelistatud, kuna liikumiste intensiivsus on väga erinev.

Samuti on oluline rõhutada, et läbivalt lähtutakse vajadusest tagada **eri liikumisviiside koostoime**. Kõige efektiivsemalt ja kasutajasõbralikumalt toimib selline transpordivõrgustik, kus liikumisviisi vahetamine on tehtud võimalikult mugavaks. Nt hajaasustuses kasutatakse autot, et jõuda rongipeatusesse, istutakse ümber rongile ning jõudes linna kasutatakse lõppsihtkohta jõudmiseks rendiratast.

Erinevate liikumisviiside paralleelne toimimine on küll enamasti vajalik, kuid eesmärk on vältida suuremahuliste paralleelsete investeeringute tegemist transpordisüsteemi. Nt ei arendata lennuühendusi seal, kus toimib või on plaanis arendada kvaliteetset raudteeühendust. Kui ühendusi arendatakse paralleelselt, siis peavad erinevad liikumisviisid üksteist täiendama, nt aeglased ja ekspressliinid.

Säästva liikuvuse tegevused üleriigiliste ühenduste puhul on käsitletud ühistranspordi alaeesmärgi all. Siin peatükis on toodud tegevused linnalise liikuvuse kontekstis, kus on eriti oluline jalgsi ja rattaga liikumise soodustamine.

Liikuvuskorraldus linnalises piirkonnas. Linnad on ruumilises mõttes Euroopa sotsiaalse, kultuurilise ja majandusliku arengu aluseks. See on tõsi aga eelkõige siis, kui linnakeskkond on kvaliteetne ja inimsõbralik. Sellise keskkonna loomisel on erinevaid väljakutseid, millest transpordi negatiivsed mõjud on ühed peamised. Tihe asustus tekitab tiheda liikluse, mis viib ühenduskiiruste vähenemiseni, sõidukite saaste kontsentratsioon mõjub negatiivselt nii inimeste tervisele kui ka keskkonnale, müra vähendab avaliku ruumi atraktiivsust ja taristuks vajalik pind võtab enda alla ja eraldab linnaruumi. Seetõttu on just linnalise liikuvuse planeerimisel oluline lähtuda eeltoodud hierarhiast. Lisaks paranenud liikumisvõimalustele võimaldab selline lähenemine luua kvaliteetsemat ja inimesele suunatud linnaruumi. Selle positiivsed mõjud ulatuvad inimeste tervise paranemisest kuni rahvusvahelise konkurentsivõime ja energiajulgeoleku suurenemiseni.

Meede 1.3

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Toetatakse EL-i struktuurifondidest kohalike omavalitsusi säästva linnalise liikuvuse projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel.
2. Toetatakse kolmanda sektori projekte, mis on suunatud liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamisele.

Meede 1.4 Intelligentsete transpordisüsteemide arendamine

Meede 1.4

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Transpordi planeerimisel ja konkreetsete projektide kavandamisel eelistatakse lahendusi, mis põhinevad kaasaegsel IKT-l eeldusel, et nende kasutamine ei suurenda kasutajate kulusid. Riik soodustab avaliku sektori valduses oleva transpordisüsteemi andmete masinloetaval kujul vabalt kättesaadavaks tegemist.

Intelligentsete transpordisüsteemid (ITS) on süsteemid, kus info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate rakendamisega muudetakse transpordi korraldamist või pakutavaid teenuseid (sh taristut, sõidukeid, liiklust jne) mugavamaks, efektiivsemaks, ohutumaks või säästlikumaks. ITS-i olulisus tuleneb nii praktilisest vajadusest – taristu laiendamine ei ole sageli enam võimalik – kui ka eesmärgist muuta liikumine kasutaja jaoks mugavamaks ja ohutumaks. Sealjuures võib tegu olla nii selgelt eristuva IKT arendusega kui ka IKT parema kasutamise olemasolevates süsteemides. Pikemas perspektiivis on tehnoloogia arendamisega võimalik oluliselt muuta kogu liikuvuse paradigmat, nt juhita sõidukite kasutuselevõtmise kaudu.

Eestis on viimastel aastatel nii riik, kohalikud omavalitsused kui ka erasektor kasutusele võtnud mitmeid ITS rakendusi – ühistranspordi infosüsteem ÜTRIS, „Tark Tee“ ja elektriautode kiirloomisvõrk on hiljuti valminud lahendused, mobiilne parkimine on juba aastaid edukalt toimunud. Edaspidi on eesmärgiks nii olemasolevate lahenduste arendamine (nt ÜTRIS baasil kasutajarakendused), teiste riikide parimate praktikate kasutuselevõtmine ja edasi arendamine (nt autode lühirent elektriautode baasil) kui ka uute innovaatiliste lahenduste välja töötamine. Lisaks liikuvuse parandamisele loob see täiendava võimaluse Eesti ettevõtetele uute toodete ja teenuste pakkumiseks muuhulgas ka välisriigis. Seda toetab eriti asjaolu, et Eesti suhteliselt väiksusest tingituna on siin lihtsam uusi tehnoloogiaid juurutada. Nt sobib maailma tihedaim elektriautode kiirloomisvõrk elektromobiilsuse arenduste katselavaks

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Arendatakse transpordisüsteemi reaalajas andmete kogumise taristut, sh muude taristuinvesteeringute raames (nt sensorite põhiseks maanteeinfo kogumiseks ja edastuseks).
2. Algatatakse ja viiakse ellu uudsete või Eesti vajadustele kohandatud lahenduste arendus- või pilootprojekte koostöös erasektori ja teadlastega:
 - transpordisüsteemi andmete töötlemise ja analüüsi lahenduste alal (sh reaalaja ja ennetav analüüs), mille abil nt. suurendada liiklusohutust ja juhtida liikluskoormust;
 - transpordisüsteemis andmete jagamise lahenduste (sh teenuste prototüübid), vastavate standardite või koosvõime reeglite alal (nt liiklejate vaheliseks andmevahetuseks);
 - logistika planeerimise ja juhtimise ühtsete lahenduste alal
3. Toetatakse transpordiliikide vahel ja/või lisateenustega (nt piletimüük) integreeritud reisiplaneerimise ja muude transpordiinfo teenuste arendust, sh eriti mobiilsetele seadmetele
4. Töötatakse välja isesõitvate/autonoomsete sõidukite ohutu kasutuselevõttu soosiv regulatsioon, vastavad koosvõime ja turvalisuse standardid ja järelevalve põhimõtted

5. ALAEESMÄRK 2. KVALITEETSED TEED JA SUJUV LIIKLUS

Teedevõrk on kõige olulisem transpordisüsteemi osa, mis aitab rahuldada esmatähtsa igapäevase liikumisvajaduse ja tagab Eesti erinevate piirkondade omavahelised ühendused. Teed on võrdset olulised isiklike sõitude tegemisel auto või bussiga ja kaubaveol. Teeliiklus on kriitilise tähtsusega hajaasustusega piirkondades, kus pole majanduslikult mõistlik pakkuda raudteeühendust ja tihedat bussiliiklust. Põhimõtteliselt on teede peamine eesmärk aidata kaasa ligipääsu tagamisele ja aegruumiliste vahemaade vähendamisele. Samas on Eesti teedevõrk suures osas välja kujunenud ning aegruumiliste vahemaade olulist täiendavat vähenemist pole majanduslikult otstarbekas eesmärgiks võtta. Seetõttu lähtutakse teehoidu puudutavates küsimustes esmajärgus põhimõttest, et **luuakse kõikidele liiklejatele (sh jalakäijad, jalgratturid) ohutud tingimused**⁷. See tähendab muuhulgas, et teed on heas seisukorras ning nendel liiklemine on arusaadav ja sujuv.

Mõõdikud

Riigimaanteed teekatte seisukord (%)

Mõõdik kirjeldab erinevate seisukordade (kvaliteedi) osakaalu kattega riigimaanteedel.

Aasta / Seisukord	Teekatte seisukord (osakaal)*
-------------------	-------------------------------

⁷ Liiklus- ja Teeseaduse mõttes ohutute tingimuste loomisena ei peeta silmas kergliiklusteede ehitamist. Vastavalt Maanteed projekteenimisnormidele *Kergliiklustee on sportlike ja tervislike eluviiside propageerimiseks mõeldud tee, mis ei ole seotud liiklusohutuse tagamisega sõiduteel*. Maanteeamet ei ehita kergliiklusteid. Ohutuse tagamiseks kavandatakse jalg- ja jalgrattateid.

	Väga hea	Hea	Rahuldav	Halb/väga halb
Algtase 2012	19%	26%	28%	27%
Sihttase 2020	20%	35%	28%	17%

* Tee seisunditaseme hindamise kriteeriumite selgitus on toodud seletuskirjas

Meede 2.1 Teede jaotuse täpsustamine ja teehoiu rahastamise tagamine

Teed jagunevad avalikuks kasutamiseks mõeldud teedeks ja erateedeks. Arengukava käsitleb avalikuks kasutamiseks mõeldud teid, mis jagunevad riigimaanteedeks, kohalike omavalitsuse teedeks (nii maanteedeks kui ka tänavateks, jalg- ning jalgrattateedeks) ning metsateedeks. Riigi ja kohalike omavalitsuse teede eristamine on oluline, kuna:

- Riigimaanteed korrashoid on oluline kõikide liiklejate seisukohast, sõltumata sellest, kus nad igapäevaselt liiklevad, kuna riigimaanteed peamine funktsioon on ühendada Eesti erinevaid piirkondi, asulaid ja olulisi sihtkohti (sadamad, piiripunktid jm). Seetõttu rahastatakse nende hoidu solidaarselt kütuseaktsiisist.
- Kohalike teede funktsioon on teenindada kohalikku liiklust, luua kohalike elanike jaoks ühendus riigimaanteedega. Lisaks võib kohalik tee jätkata riigimaanteed riiklikult tähtsa objektini. Nende korrashoid ja teenindustase sõltub kohalikest otsustest, mida väljendab see, et neid rahastatakse suures osas kohaliku omavalitsuse tulubaasist, millele täiendavalt eraldatakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest.

Riigi ja kohalike teede jaotust on vajalik täpsustada, sh linnu läbivate trasside osas, kuna aja jooksul on see erinevates Eesti piirkondades kujunenud erinevatel alustel. Täpsustuse tulemuseks on teehoiu kohustuste õiglasem kandmine kohalikel omavalitsustel. Selle raames vaadatakse üle ka teedevõrgu tihedus.

Teehoiu vahendid planeeritakse määras, mis vastab vähemalt 75% kütuseaktsiisile ja 25% erimärgistatud kütuse aktsiisile. Arengukava perioodil kavandatakse kuni 10% antud vahenditest eraldada KOV-le täiendavalt nende tulubaasile. Hetkel jagatakse kohalikele teedele eraldatavad täiendavad vahendid kohalike omavalitsusliitude kokkulepitud metoodika alusel kõikidele KOV-dele ning sihtotstarbelisteks investeeringuteks KOV kindlatele teelõikudele, kus on oluline transiitliikluse osakaal või ühendus riiklikult tähtsate transpordisõlmedega. Kaalutakse nimetatud vahendite omavalitsustele eraldamise sidumist omavalitsuste vajadusega teostada kohalike teede remonti või ehitamist tingimusel, et omavalitsus tagab omapoolse kaasfinantseeringu. EL-i vahenditest tehtavad investeeringud kohalike omavalitsuste teedesse lisanduvad aktsiisiga seotud teehoiuvahenditele. Teehoiu rahastamise põhimõtted ja võimalused vaadatakse tervikuna üle pärast seda, kui kohalikud teed on inventariseeritud ning nende kasutajate hulk ja seisukord on kindlaks tehtud.

Seoses alternatiivsete kütuste osakaalu suurendamise eesmärgiga ja sise põlemismootori efektiivsuse kasvuga on võimalik arengukava perioodi jooksul kütuseaktsiisi laekumise langus hoolimata mõõdukast läbisõidu kasvust. See tähendab, et pikas perspektiivis on vajalik teehoiuks koguda täiendavaid vahendeid. Teekasutustasude rakendamine on ka EL-i transpordipoliitika üks suundasid. Seetõttu analüüsitakse teekasutustasude või muude tasude rakendamise erinevaid alternatiive ning vajadusel otsustatakse nende kasutamine.

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

Meede 2.1

1. Tagatakse teehoiu rahastamine vastavalt ülal toodud põhimõtetele.
2. Viiakse läbi kohalike teede inventariseerimine, seisukorra ja liiklussageduse kindlaks määramine, luues Riiklikus Teeregistris üleriigilise teede ja tänavate (riigi ja omavalitsuste) tervikvõrgustiku infobaasi.
3. Täpsustatakse teede jaotust riiklikeks, kohalikeks ja erateedeks.
4. Analüüsitakse võimalusi teetranspordis kasutatava gaasi hinna säilitamiseks soodsamana bensiinist ja diislist.
5. Analüüsitakse teehoiu rahastamisel teekasutustasudele ülemineku vajadust ja võimalusi.

Meede 2.2 Teede seisukorra parandamine

Riigimaanteed - Arvestades teede seisundeid pööratakse rohkem tähelepanu teede säilitamisele ja vastavalt võimalustele võetakse ette rekonstrueerimistöid, et parandada teede kandevõimet ning pikendada teede eluiga. Et hoida riigimaanteed võrk seitsme aastases tsüklis sõidetavana on vajalik teha kattega teedel erinevaid remondimeetodeid ja rekonstrueerimistöid u. 1600-1800 km aastas. Põhimaanteedel on eemärk tee seisukorra taset hoida ning parandada ohutust ja liiklemise sujuvust. Tugi- ja kõrvalmaanteedel on eesmärk vähendada halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaalu. Et neid eesmärke saavutada, on Maanteeametil ülesanne lähtuda teehoiu kavandamisel järgmisest teehoiutööde prioriteetidest:

Meede 2.2

1. Hooldamine.
2. Olemasoleva teedevõrgu säilitamine koos tingimuste loomisega ohutuks liiklemiseks.
3. Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine, sh ohutute liiklemistingimuste loomine riigimaanteedel jalakäijatele ja ratturitele.
4. Olemasoleva teedevõrgu rekonstrueerimine.
5. Olemasoleva teedevõrgu arendamine ja ehitus.

Kuna teehoiuvahendid on piiratud ning kogu teedevõrgul pole võimalik tagada võrdselt head seisukord, siis arvestatakse teehoiukava koostamisel lisaks tee seisukorrale ka selle liiklus intensiivsusega. Kõrgemaid teeseisundinõudeid täidetakse suurema liiklussagedusega teedel.

Teehoiu prioriteetid lähtuvalt riigikaitse (koos vastava täiendava valdkondliku finantseerimisega), regionaalarengu, sotsiaalmajanduslikest või muudest aspektidest seab Vabariigi Valitsus riigimaanteed teehoiukavas. Arengukava perioodi jooksul on prioriteediks Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee neljarealiseks ehitamise jätkamine. 2020. aastaks lõpetatakse neljarealise maantee ehitus vähemalt Võõbuni. Arendus kuni Mäoni (või kaugemale) eeldab Teehoiukavas toodud summadele täiendavate vahendite leidmist. Kaubaveo seisukohast on investeeringute osas TEN-T võrku eelistatud eelkõige suunad Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Luhamaa, Tallinn-Pärnu ning Tallinna ringtee. Olulisemad investeeringuobjektid on toodud lisas 1. Teehoiu kavandamise täpsemad põhimõtted, tegevused ja rahastuse on toodud Teehoiukavas.

Kuigi kogu teedevõrgul pole võimalik aegruumilisi vahemaid praegusega võrreldes majanduslikult otstarbekas vähendada, välditakse samas rahvusvaheliste põhimaanteed projektteerimisel üldjuhul selliseid lahendusi, mis aegruumilisi vahemaid suurendavad.

Selleks, et teehoiu vahendite kasutamine annaks parima võimaliku teede kvaliteedi, tõstetakse teede projektteerimise, ehituse, hoolduse ja järelevalve taset. Selle eesmärk on kasutada teehoiutöödel optimaalseid lahendusi, tehnoloogiad ja materjale ning tagada, et teehoiutööd tehtaks vastavalt ettenähtud kriteeriumitele. Parimate lahenduste kasutuselevõtu soodustamiseks suurendatakse valdkondliku teadus- ja arendustegevuse mahtu.

Kohalikud teed - Arvestades teehoiuvahendite mahtu, pole võimalik kogu kohaliku teedevõrgu seisukorda parandada, kuid eesmärk on tõsta taset nendel teedel, kus on suurem liiklussagedus ning, mis loovad elanikele võimaluse pääseda riigimaanteed kaudu tööle ja kooli. Selle eelduseks on meetmes 2.1 toodud tegevuste ellu viimine, mis tähendab riigile ja omavalitsustele kuuluvate teede, eriti tiheasutusala läbivate teede, täpsemat piiritlemist, kohalike teede hoiu rahastamise põhimõtetes kokkuleppe saavutamist ning kohalikes omavalitsustes avalikuks kasutamises olevate teede omandivormi seadusandlikku täpsustamist.

Meede 2.2

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Tagatakse teehoiutööde ellu viimine vastavalt Teehoiukavale.
2. Kruusateede tolmuwabaks muutmisel järgitakse riikliku programmi "Eesti teed tolmuwabaks 2030." Eesmärk on ehitada riigimaanteedel tolmuwabad katted kõigile suurema kasutusega (sagedus üle 50 auto/ööp) kruusateedele aastaks 2030, arvestades elanikkonna paiknemist ja tee kasutamise intensiivsust. Kuni aastani 2020 ehitatakse kruusateedele katteid 100-150 km

- aastas. Kruusateede püsivuse tagamiseks ja tolmamise vältimiseks täpsustatakse kruusateede katendi ehitamise, remontimise ja hooldamise põhimõtteid õigusaktides.
3. Hoitakse teehoiutööde regulatsioon kaasaegsel tasemel
 4. Suurendatakse riikliku ehitusjärelvalve võimekust
 5. Suurendatakse arendustegevuse mahtu

Meede 2.3 Liikluskorralduse parandamine

Ohutu, mugava ja kestliku maanteetranspordi saavutamise ei sõltu ainult taristu arendamisest, vaid ka liikluse korraldusest. Efektive liikluse korraldamisega on võimalik vähendada suuremahuliste investeringute vajadust taristusse ning luua kasutajatele arusaadav ja seeläbi mugavam ja ohutum liiklemiskeskkond.

Liikluskorralduse parandamise all käsitletakse muuhulgas sõidukitele seatavaid piiranguid. Raskeveokite mõju vähendamiseks teedele on oluline soodustada kaasaegsemate paarisratastega üle 6 teljeliste veokite kasutusele võtmist, mille kahjulik mõju teedele sama täismassi juures on väiksem hetkel valdavalt kasutuses olevatest veokitest. Ettevõtjad on senisest enam motiveeritud selliseid veokeid kasutusele võtma juhul, kui sellega väheneks ka täismassi piirang. Väiksem täismassi piirang võimaldaks vähendada kaubavedude läbisõitu ja sellega väheneks ka veokulud. Veokulude vähenemine parandaks eelkõige puidusektori konkurentsivõimet Skandinaavia riikidega võrdluses, kus on lubatud suurem täismass ja veoki pikkus. Täna on enamus Eesti teid sh. sillad ehitatud arvestusega, et seal ei liigu üle 40 tonnised veokid ning lubatud täismassi piiri tõstmine üle 44t pole olnud võimalik tulenevalt teede (eelkõige tugi-, kõrval- ja kohalike teede) ja sildade nii suuremale koormusele mittevastavusest kui ka nende kehvast seisundist.

Muutmaks arengukava perioodil siseriikliku kaubavedu efektiivsemaks, säilitades seejuures vähemalt olemasoleva teedevõrgu taseme ning arvestades perioodi teehoiukava vahendite mahuga ja liiklusohutuse aspektidega, jätkatakse uuringuid ja teste leidmaks optimaalseid majanduslikke, õiguslikke ja tehnilisi lahendusi raskeveokite massi- ja gabariidipiirangute vähendamiseks. Kiire meetmena kavandatakse sealjuures veomarsruudi põhiseid lahendusi.

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Liiklemise sujuvamaks muutmiseks kasutatakse võimalusel taristu laiendamise asemel intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) ja liikluskorralduse võimalusi.
2. Taristu uuendamise või laiendamise asemel kaalutakse võimalusel liiklejate suunamist paralleelsetele teedele, kui see ei põhjusta neile ebamõistlikke täiendavaid kulusid.
3. Tehohoiutööde kavandamise kõikides etappides arvestatakse tee-ehitustöö teostamise ajagraafiku koostamisel esmalt teekasutaja kuludega. St et määratakse optimaalne töö teostamise tähtaeg ning soodustatakse hanke tingimustega töö kiiremat valmimist meetodil, mis kõige vähem häirib tee kasutajaid, et ei põhjustataks ebamõistlikku täiendavat aja- või muud kulu tee kasutajale ja antud piirkonna elanikele/ettevõtetele.
4. Liikluse korraldamisel (sh taristu planeerimisel) lähtutakse ühtsetest põhimõtetest, et luua liikumiskeskkond, mis on igal pool Eestis ühte moodi tajutav. Kehtestatakse ühtsed õiguslikult kehtivad liikluskorralduse põhimõtted. Nt antakse ette soovituslikud ristmike tüüplahendused, ühtsed märkide paigaldamise ja paigaldamata jätmise põhimõtted, arvestades muuhulgas turismi vajadusi (kohaviidad, objektiividad, suunaviidad, riiki sisenemise viidad) jne.
5. Erigabariidiliste veoste levinumatel marsruutidel arvestatakse teede projekteerimisel, remondi- ja ehitustööde ajal ning muudel asjaoludel erigabariidiliste veoste vajadusega. Vastavad marsruudid kaardistatakse koos vedajatega ja valmistatakse ette eriveoste lihtsamaks teostamiseks.
6. Teehooldetööde planeerimisel eelistatakse ühistranspordi poolt kasutatavaid teid.
7. Otsitakse võimalusi kaasaegsete veovahendite kasutuselevõtuks ja täismassipiirangu vähendamiseks

6. ALAEESMÄRK 3. LIIKLUSKAHJUDE VÄHENEMINE

Ühegi inimese hukkumine või rasekelt vigastada saamine liikluses ei ole aktsepteeritav. 2020. aastaks on eesmärk saavutada olukord, kus kolme aasta keskmisena ei hukku Eesti teedel rohkem kui 50⁸ inimest. Lisaks hukkunute arvule võetakse kasutusele uued näitajad liiklusohutuse taseme määramisel. Keskendatakse vigastatute, eelkõige rasekelt vigastatute arvu vähendamisele.

Möödik

Hukkunute arv 2020. a.

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Hukkunute arv (kolme aasta keskmine)	89	≤ 65	≤ 50

Allikas: Maanteeamet

Meede 3.1 Liiklusohutuse suurendamine

Arvestades, et eelmisel perioodil seatud eesmärk, mis tollal tundus väga ambitsioonikas, on täidetud, võib järeldada, et liiklusohutuse parandamiseks loodud juhtimissüsteem liiklusohutusprogrammi ja Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni näol toimib. Uus järgmise perioodi rahvuslik liiklusohutusprogramm töötatakse välja 2015. aasta esimesel poolaastal. Selles toodud eesmärkide saavutamiseks keskendatakse transpordisüsteemi kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale aspektile – **liiklejale, sõidukile ja liikluskeskkonnale**. Neid kõiki haaravalt suurendatakse ohutuse ja transpordi toimivuse tõhususe suurendamiseks järelevalvet ning võetakse laiemalt tarvitusele uusi tehnoloogilisi lahendusi ehk intelligentseid transpordisüsteeme (ITS). Transpordisüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Lähtutakse põhimõttest, et transpordisüsteem peaks olema kujundatud selliselt, et selles ei hukkuks ega saaks rasekelt vigastada ükski süsteemi kasutaja ehk liikleja isegi juhul, kui ta liikluses eksib. Vastutust süsteemi ohutuse eest jagatakse nii süsteemi kujundajate kui ka selle kasutajate vahel (nn jagatud vastutuse printsiip) – igaüks on vastutav oma tegevuse või tegevusetuse eest.

Meede 3.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Kinnitatakse järgmise perioodi liiklusohutusprogramm ja tegevusplaanid, hinnatakse süsteemselt nende täitmist ja tulemuslikkust. Liiklusohutusprogrammi tegevused kajastatakse vajadusel vastavates poliitikavaldkondades.
2. Luuakse ühtne, toimiv ja koostööd võimaldav liiklusohutusosalaste tegevuste juhtimismudel riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil, kaasates liiklusohutusosalaste probleemide lahendamisel võimalikult palju osapooli.
3. Võetakse kasutusele uusi tehnoloogilisi lahendusi vastavalt ITS tegevuskavale.
4. Ohutu liikleja – jätkatakse tööd liiklusohutusosalase koolituse ja teavitusega liiklemise ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamiseks, pöörates tähelepanu suurema riskiga liiklejatele. Arendatakse kompleksseid süsteeme liiklejate liikluskäitumise parandamiseks. Tulenevalt naiste ja meeste erinevast liikluskäitumisest arvestatakse liiklusstatistika kogumisel, liiklusuuringute tegemisel ja liiklusohutuse kampaaniate läbi viimisel erinevustega naiste ja meeste vajadustes, hoiakutes ja käitumises.
5. Ohutu sõiduk – otsitakse võimalusi turvalisemate autode soetamise soodustamiseks ning samas vanade ja vähem turvaliste autode liiklusest kõrvaldamiseks. Laiendatakse sõidukitele elektroonilist järelevalvet (kiirus, ülevaatus, kindlustus jms).
6. Ohutu keskkond – pööratakse enam tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele (jalakäijad, jalgratturid, mopeedijuhid, mootorratturid). Kiirusrežiimi reguleeritakse vastavalt

⁸ Seatud eesmärk on kooskõlas Euroopa Liidu vastava eesmärgiga vähendada aastatel 2010-2020 liiklussurmade arvu poole võrra. Aastatel 2010-2012 hukkus Eestis keskmiselt 89 inimest.

liikluskeskkonna ohtlikkuse tasemele ning kujundatakse liikluskeskkond nii, et see toetaks kiirusrežiimi⁹. Ohutu liikluskeskkonna kujundamist arvestatakse uute teede ehitamisel, olemasolevate rekonstrueerimisel ja teede hooldusel.

⁹ Inglise keelses terminoloogias „*selfexplaining roads*“.

7. ALAEESMÄRK 4. TRANSPORDI KESKKONNAMÕJUDE VÄHENEMINE

Transpordist pärinevate KHG heitkoguste osakaal on Eestis kogu KHG heitkogustest elektri- ja soojatootmise järel suuruselt teisel kohal. Transpordisektori KHG heitest moodustab maanteetranspordi osa omakorda 94%. Sealjuures moodustab sõiduaudodest pärinev KHG heide 67%. Lisaks on maanteetransport peamine peenosakeste ja müra allikas ning looduskeskkonna killustamise põhjustaja. Seega on just maanteetranspordi keskkonnamõjude vähendamises suurim potentsiaal Euroopa ühise kliimapolitiika eesmärkide täitmiseks ning negatiivse mõju vähendamiseks inimeste tervisele ja looduskeskkonnale. Nende mõjude vähendamiseks on vajalik kombineerida nelja tegevussuunda: sundliikumiste asendamine/vähendamine, säästvamate liikumisviiside eelistamine, uute tehnoloogiate (sh kütuste) kasutuselevõtt ja negatiivsete välismõjude leevendusmeetmete (nt müraseinad, ökoduktid ja loomatunnelid) kasutamine. Esimese kahe suunaga tegelevad liikuvuskorralduse ja ühistranspordi peatükid ning viimane on oma iseloomult pidev tegevus ja toimub seadusandlikult määratud korra alusel. Näiteks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus näeb ette juhud, millal tuleb teetrassi asukohaplaneeringule koostada keskkonnamõju strateegiline hindamine või teeprojektile keskkonnamõju hindamine, kus omakorda näidatakse ära tegevusega kaasneva negatiivse mõju leevendamiseks vajalikud tegevused. See on muuhulgas oluline selleks, et säilitada maakonnaplaneeringute teemaplaneeringutes määratud rohevõrgustiku sidusus ja vältida negatiivset mõju üleeuroopalisele rohealadevõrgustikule Natura 2000.

Antud peatükis käsitletakse meetmete tasemel uute tehnoloogiate kasutuselevõttu, kuid mõõdikute saavutamisele aitavad kaasa kõik eelpool nimetatud tegevussuunad. Uute tehnoloogiate kasutuselevõttus on kaks peamist tegevussuunda: taastuvate kütuste osakaalu suurendamine ja sõidukipargi ökonoomsuse suurendamine. Lisaks kliimaeesmärkide täitmisele parandaksid need Eesti majanduse konkurentivõimet, energiajulgeolekut ja vähendaks elanikkonna tundlikkust naftahindade tõusule.

Liikluse müra negatiivse mõju vähendamine puudutab eelkõige põhimaanteed teatud lõike ja Tallinna ning Tartu linnasid. Lähtudes sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 kehtestatud siseriiklikud müra normtasemetest, paikneb normatiive ületavas situatsioonis riigimaanteed ääres hinnanguliselt 334 elamut ning nendes 1300 elanikku.¹⁰ Müra leevendamiseks vajalikud tegevused nähakse ette müra vähendamise tegevuskavas, mis omakorda on sisendiks Teehoiukavas ettenähtud projektide puhul vastavate meetmete rakendamisele. Tallinna Keskonnastrateegia aastani 2030 näeb ette ülenormatiivset liikluse müra ei esine. Tartu linna transpordi arengukava näeb ette ülenormatiivset või kõrge tasemega müra piirkonnas elavate elanike arvu vähenemise.

Transpordi mõju looduskeskkonnale käsitletakse „Looduskaitse arengukavas 2012-2020“, milles nähakse ette meetmed ja peamised tegevussuunad eelkõige transpordi poolt põhjustatud elupaikade killustamise ja võõrliikide leviku takistamiseks. Kõigi transpordiliikide puhul on eesmärgiks liikluse planeerimine ja suunamine selliselt, et oleks välditud konflikt loodusega.

Mõõdik

Transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside (KHG) heitkogused¹¹

Näitaja / Aasta	Algtase 2005	Hetke tase 2011	Vahetase 2017	Sihttase 2020
KHG heitkogused (mln tonni CO₂-ekvivalenti)¹²	2,168	2,257	≤ 2,379	≤ 2,405

¹⁰ Maanteeameti 2012. a strateegiline mürakaart

¹¹ Eesmärgi saavutamisele aitavad kaasa ka liikuvuskorralduse põhimõtete rakendamine ja ühistranspordi kasutuse soodustamine

¹² Eesmärk ei hõlma lennunduse CO₂-heitkoguseid. Alg-, vahe- ja sihttaseme määramisel on lähtutud Eesti KHG heitkoguste inventuuri 1990-2010 aruandest (http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/6598.php); hetke tase on toodud vastavalt Eesti KHG heitkoguste inventuuri 1990-2011 aruandele (http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1197603/NIR_EST_1990-2011_15042013.pdf).

Taastuenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimisest

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Taastuenergia osakaal	0,2%	≥ 3,0%	≥ 10,0%

Ökonoomsete sõidukite osakaal uute sõidukite soetamisel

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Vahetase 2017	Sihttase 2020
A-C energiaklassi sõidukite osakaal	20%	30%	50%

Maanteetranspordist pärinev PM10-heide

Näitaja / Aasta	Algtase 2011	Vahetase 2017	Sihttase 2020
PM10-osakeste heide (tonni)	576,9*	630	560

* tegelik PM10 osakeste heide

Liiklusrast mõjutatud inimeste arv¹³

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Liiklusrast mõjutatud inimeste arv	333 600	< 333 600	< 333 600

Meede 4.1 Taastuvate kütuste kasutamise soodustamine teetranspordis

Meede 4.1

Meetme kujundamise põhimõtted

1. Eelistatud on biometaani ja elektri kasutamine transpordis.
2. Biometaani tootmist ja kasutamist edendatakse vastava taristu rajamise ja ühistranspordi veeremi kasutuselevõtu toetamisega.
3. Riik tagab elektriautode kiirloomisvõrgustiku toimimise.

Alternatiivsete kütuste kasutamise peamine rõhk on 2020. a perspektiivis biometaani kasutuselevõtul. Esimeses faasis on soovitatav surugaasibusside kasutuselevõtt, mis aitaks luua kriitilise nõudluse gaasi järele ning soodustaks seeläbi teiste gaasil töötavate maantesõidukite turupõhist kasutuselevõttu ja seejärel biometaanile üleminekut. Samal ajal soodustatakse olemasoleva elektril töötava ühistranspordi (elektrirongid, trammid, trollid) säilimist ja arendamist. Läbi elektriautode kiirloomisvõrgustiku väljaehitamise on olemas valmisolek ka elektrisõidukite osakaalu suurenemiseks, juhul kui antud perioodil toimub läbimurre akude tehnoloogias, mis vähendab elektriautode hinda ning suurendab sõiduulatust. Vesiniku kasutuselevõtt Eestis 2020. a perspektiivis ei ole tõenäoline. Tegevused antud eesmärkide saavutamiseks täpsustatakse "Eesti taastuenergia tegevuskava aastani 2020" rakendusplaanis.

Meede 4.2 Autopargi ökonoomsuse suurendamine

Uute sõidukite keskmise CO₂ heitkoguse taseme osas on Eesti Läti järel Euroopas teisel kohal, hoolimata sellest, et perioodil 2006-2012 on see näitaja langenud 182 g CO₂/km-lt 150g CO₂/km-le. Riigi eesmärgiks ei ole

¹³ Hinnanguline ja lähima sajani ümardatud inimeste arv, kes elavad ehitistes, mille auto- rongi- ja lennuliiklusest tuleneva müra päeva-õhtu-ööümüraindikaatori Lden arvsuurused ületavad 55 dB. Hinnang antakse Tallinna ja Tartu linna ning suurema liikluskogusega maanteelõikude kohta iga 5 aasta tagant (järgmine hinnang 2017).

keelata või piirata mingite sõidukite kasutamist, kuna see võib vähendada inimeste liikumisvõimalusi. Avalikul sektoril on aga võimalik läbi ühiskonna teadlikkuse tõstmise ning ökonoomsematele autodele eeliste tegemise suunata inimesi keskkonnasäästlikumaid sõidukeid kasutama. Oluline on ka eeskuju näitamine avaliku sektori sõidukipargi ökonoomsuse suurendamisega. Meetme raames suurendatakse inimeste teadlikkust ökonoomsemate autode kasutamise positiivsetest mõjudest nii inimese enda kui ka ühiskonna tasemel ning luuakse eeliseid nende kasutamisel. Avaliku sektori sõidukipargi soetamisel eelistatakse madala CO₂ heitkogusega sõidukeid.

Meede 4.2

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Sõidukite energiaklassi märgistuse süsteemi kehtestamine ja teavituskampaaniate korraldamine.
2. Riigihangete tingimustes avaliku sektori vajaduseks sõidukite soetamisel energiakasutuse efektiivsuse nõuete rakendamine.

8. ALAEESMÄRK 5. MUGAV JA KAASAEAGNE ÜHISTRANSPOORT

Ühistranspordil on oluline roll liikumisvõimaluste tagamisel ja transpordi keskkonnamõjude vähendamisel. Ühistransport on kõige säästlikum liikumisviis pikkadel vahemaadel, mille läbimine jalgsi või rattaga ei ole otstarbekas. Lisaks on rongiliikluse arendamine peamine võimalus, kuidas vähendada aegruumilisi vahemaid suuremate keskuste (eelkõige Tallinna) ühendamisel nende tagamaaga ning ka keskuste vahel. Suurematest linnadest ja nende lähiümbrusest väljaspool on ühistranspordi peamine eesmärk siiski tagada vähemalt minimaalsed liikumisvõimalused inimestele, kes mingil põhjusel ei saa või ei soovi autot kasutada. Liikumisvõimaluste tagamise eesmärki täidab ka saartega ühenduse pidamine. Peatükis kirjeldatakse põhimõtted, millest lähtuvalt riik ühistransporti korraldab, ning tuakse välja riigi tegevused ühistranspordi arendamiseks ja kasutuse suurendamiseks ning teiste arengukava eesmärkide (eelkõige keskkonnaeesmärgid) saavutamiseks.

Mõõdikud

Ühistranspordi kasutamise osakaal töökäimisel

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Ühistranspordi kasutajate osakaal töökäijatest	22,8%	≥ 24,0%	≥ 25,0%

Rongireisijate arv

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Rongireisijate arv (tuhandetes)	4 416	7 420	8 832

Ühistransport jaguneb kohalikuks, maakonnasiseseks (ehk regionaalseks) ning kaugliikluseks ning seda korraldavad vastavalt kohalikud omavalitsused, maavalitsused või ühistranspordikeskused (ÜTK) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või Maanteeamet. Lisaks on kommertsalustel toimiv bussiliiklus. Sõltuvalt sellest erinevad ka põhimõtted, millest lähtudes ühistransporti korraldatakse.

Meede 5.1 Üleriigiliste ühistranspordiühenduste arendamine

Meede 5.1

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Ühistranspordiga jõuab igast maakonnakeskusest Tallinnasse maksimaalselt 3 tunniga.
2. Kaugbussiliiklust korraldatakse valdavalt kommertsalustel.
3. Rongiliiklust korraldatakse avaliku teenindamise lepingu alusel.
4. Ühendus saartega tagatakse senises mahus avaliku teenindamise lepingute alusel. Ühenduseks vajalikke laevu käsitletakse osana taristust. Neid omab riik ning annab avaliku teenindamise lepinguga opereerimiseks.

Teenusstandard

Kaugliikluses tagab riik teenusstandardina vähemalt kaks ühendust päevas pealinna ja iga maakonnakeskuse vahel (kummaski suunas), mille maksimaalne ühendusaeg on kuni kolm tundi. Erandiks on siinkohal Narva kui suurema elanike arvuga linn, mis aga ei ole maakonnakeskus. Teenusstandard määratakse ühtsena ühistranspordisüsteemi tasemel – s.t piisab, kui teenusstandard saavutatakse ühe ühistranspordiliigiga (bussi,

rongi või lennukiga). Reeglina peab teenusstandard realiseeruma kommertsalustel, vastasel korral peab riik rakendama abinõusid, mis võimaldaksid teenusstandardi või selle lähedase teenuse saavutamist. Eelistatud on otseühendused, ent kiirema ühendusaja saavutamiseks võib ühendus olla ka ümberistumisega bussilt rongile või lennukile.

Kaugbussiliiklus

Kaugliikluse eesmärgiks on Eesti eri piirkondade omavaheline ühendamine, valdavalt täidab seda rolli praegu kaugbussiliiklus. Praktika on näidanud, et see toimib Eestis kommertsalustel suhteliselt hästi ning seda põhimõtet ei muudeta. Riik peab eelkõige tagama stabiilset kvaliteetset teenust toetava raamistiku (sh taristu), et vedajad saaksid oma teenust pakkuda ja arendada. Toimepiirkonna keskuste bussijaamade rekonstrueerimine või ehitamine on üks eelistatud tegevusi, mis on abikõlblik meetmes 1.3 nimetatud säästva linnalise liikumise toetamisel EL-i struktuurifondidest. Kaugbussiliikluse toetamises võidakse erandeid teha juhul, kui olulist ühendust enam kommertsalustel käigus hoida ei saa. Eelkõige peaks seda võimalust rakendama juhul, kui bussiliin on vajalik regionaalse liikumisvõimaluse tagamiseks või eesmärgiks seatud teenusstandardi saavutamiseks. Bussijuhtide järeikasvu tagamiseks jätkatakse bussijuhtide koolituse riiklikku tellimust.¹⁴

Reisirongiliiklus

Reisirongiliikluse arendamine oli olulisim ühistranspordi arengusuund perioodil 2006-2013 mille jooksul jõuti rekonstrueerida vajalik taristu ja soetada uus veerem selleks, et alates 2014 aastast hakata pakkuma uuel kvaliteeditasemel teenust. Alates 2014. aastast võetakse kasutusele tihedam ning kiirem sõidugraafik eesmärgiga vähendada suuremate keskuste vahelist aegruumilist vahemaad, pakkuda mugavat liikumisvõimalust ning vähendada autokasutuse osakaalu. Sõidugraafikut tihendatakse edaspidi veelgi vastavalt sellele, kuidas suureneb reisijate arv.

Rongiliiklust arendatakse põhimõttel, et tagatakse teenus olemasolevas teenindusareaalis juhul, kui sellega on võimalik saavutada kiirem ühendusaeg kui maanteetranspordiga. Seda korraldatakse avaliku teenuse lepingu alusel ning toetatakse lähtuvalt eesmärgist vähendada aeg-ruumilisi vahemaid, mida bussitranspordiga samas ulatuses saavutada ei ole võimalik. Jätkatakse investeringutega taristusse, et tagada kiirus 120 km/h ning kohati ka kuni 140 km/h. Rongiliikluse laiendamist uutel suundadel (nt Riisipere-Haapsalu, Valga-Koidula-Pihkva), Lelle-Pärnu lõigu rekonstrueerimist ja Tartu reisirongikiiruse tõstmist 160 km/h-ni, kaalutakse edaspidi analüüsides seni tehtud investeringute mõju reisirongiliiklusele, uute investeringute sotsiaal-majanduslikku tasuvust ja erinevaid finantseerimisvõimalusi. Lelle-Pärnu lõigu rekonstrueerimise otsustamine sõltub täiendavalt Rail Balticu arenduse ajakavast. Nimetatud investeringud eeldavad täiendavaid vahendeid lisaks arengukavas ette nähtud eelarvele.

EL-i transpordipoliitika näeb ette riigisisese raudtee reisijateveoturu avamist. Eesti on seisukohal, et väikestes liikmesriikides, kus raudteevõrgustiku tihedus on madal, kogu raudtee-reisijateveo turu maht on väike ning sellest tulenevalt ei teki turul efektiivset konkurentsi, peab pädevatel asutustel säilima võimalus otsustada sõlmida raudteetranspordi kohta avaliku teenindamise otselepinguid, kuna võistupakkumiste korraldamine ei ole alati majanduslikult põhjendatud.

Ühendused saartega

Et võimaldada nii inimeste kui ka kaupade liikumist kogu Eesti territooriumil, tuleb tagada ühendus saartega. Kommertsalustel osutuks parvlaevateenus reisija jaoks liiga kalliks, mistõttu korraldatakse seda avaliku teenindamise lepingute alusel. Praeguse teenuse kvaliteedi säilitamiseks jätkatakse parv- ja väikelaevaliiklust senises mahus (pidades silmas ühenduste arvu). See tähendab, et suuremate aluste kasutuselevõttuga ei saa kaasnedä reiseide arvu vähenemist. Ühistranspordi kasutatavuse tõstmise eesmärgil peab parvlaevaliikluse hinnapoliitika soodustama liinibusside ülevõtu. Viiakse lõpule saartega ühenduse pidamiseks vajalike sadamate

¹⁴ Tegevus on toodud üleriigiliste ühenduste all, kuid on vajalik kõikide bussiveoettevõtete seisukohast.

rekonstrueerimine ja uute laevade soetamine (sh Saaremaa ja Hiiumaa omavahelise ühenduse teenindamiseks). Sealjuures loetakse soetatud laevu teenuse osutamiseks vajaliku taristu osaks, mida omab riik ja annab opereerimiseks avaliku teenindamise lepingu alusel.

Et tagada teenusstandardi saavutamine (maakonnakeskuste ühendusaeg Tallinnaga maksimaalselt 3h), jätkatakse alternatiivina lennuühenduse pakkumist Tallinna ning Kuressaare ja Kärdla vahel, samuti väikesaartega ühenduse tagamiseks. Erinevalt teenusstandardis sätestatule võib vähesel nõudluse puhul piirduda lennureisidega tööpäeviti.

Kuigi 2020. aasta perspektiivis püsiühendust Saaremaaga ei rajata, jätkatakse pikemat perspektiivi silmas pidades püsiühenduse planeerimisprotsessi, mille tulemus fikseeritakse maakonnaplaneeringutes.

Meede 5.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Kaugbussiliikluse konkurentsivõime tõstmiseks toetatakse toimepiirkonna keskuste bussijaamade ja peatuste rekonstrueerimist või ehitamist ning nende ühendamist keskuste oluliste sihtpunktidega.
2. Rongiliikluse kvaliteedi tagamiseks jätkatakse investeringuid taristu uuendamiseks, et oleks tagatud piirkiirus 120 km/h ning juhul, kui see ei nõua ebaproportsionaalselt suuri kulutusi, 140 km/h.
3. Teenuse kvaliteedi tagamiseks viiakse lõpuni perioodil 2006-2013 alustatud investeringud ühenduse pidamiseks vajalikesse laevadesse ja sadamatesse. Sealhulgas rekonstrueeritakse ka Saaremaa ja Hiiumaa vaheliseks ühenduseks vajalikud sadamad ning soetatakse sellel liinil opereerimiseks uus laev.
4. Jätkatakse planeerimisprotsessi Saaremaa püsiühenduse trassi fikseerimiseks maakonnaplaneeringutes.

Meede 5.2 Regionaalsete ühistranspordiühenduste arendamine

Meede 5.2

Meetme kujundamise põhimõtted

1. Ühistransporti eelisarendatakse piirkondades, kus elab rohkem inimesi.
2. Riigi toetus regionaalsele ühistranspordile ei ületa tervikuna 60% ja konkreetse maakonna või regiooni kohta 70%.
3. Regionaalne ühistransport tagatakse valdavalt avaliku teenusena.
4. Regionaalne ühistransport on korraldatud nii, et tagatud oleks juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja inimestel on võimalus toimepiirkonna keskuses tööl käia. Seejuures arvestatakse liinivõrgu kujundamisel inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt soost, vanusest või muudest teguritest.
5. Maakondade kommertsliinide tegevust ei piirata, välja arvatud juhul, kui see on vajalik teenusstandardi saavutamiseks. Avaliku teenuse kvaliteedi tõus peab tagama selle, et kujuneks ühtne süsteem ja kõigil piirkonna elanikel oleks võimalik kasutada avalikku teenust.
6. Regionaalset reisirongiliiklust jätkatakse praeguses teenindusarealis. Liinide avamise vajadust uutel lõikudel analüüsitakse edaspidi arvestades seni tehtud investeringute mõju reisirongiliiklusele ning uute investeringute sotsiaal-majanduslikku tasuvust.
7. KOV-i ülest õpilasvedu korraldatakse integreeritult avaliku liiniveoga.

Teenusstandard

Teenusstandard määratakse ühtsena ühistranspordisüsteemi tasemel – s.t piisab, kui teenusstandard saavutatakse ühistranspordiliikide kombinatsioonis (bussi või rongiga). Reeglina peab teenusstandard realiseeruma avaliku

teenuse lepingute alusel, välja arvatud juhul, kui olemasoleva kommertsalustel toimiva teenuse kvaliteet ja hind (sh piletisüsteemi integreeritus) vastavad avaliku teenuse lepingu alusel pakutavale regionaalsele ühistranspordile.

Ühistranspordi teenindustase regionaalsel tasandil peab vastama teenuse pakkumise eesmärgile. Tulenevalt hajaasustusest on suuremas osas Eestis peamine eesmärk tagada inimeste liikumisvõimalused baasteenusena pakkumise näol. Baasteenus tähendab, et tagatakse minimaalsed vajalikud liikumisvõimalused inimestele, kellel ei ole võimalik isiklikku sõiduautot kasutada. Sellisel juhul on ühistransport korraldatud põhimõttel, et tagatud on liikumisvõimalused toimepiirkonna keskusesse (või rongipeatusse, kust on olemas ühendus toimepiirkonna keskusega), ent tulenevalt madalast nõudlusest ja sellest tingitud väljumiste vähesest arvust ei ole võimalik tagada kõigile sobivaid sõidugraafikuid. Autokasutuse vähendamisele suunatud teenust (konkurentsitenust) on otstarbekas arendada suuremates linnades, nende lähiümbruses ja nende vahel. Sellest tulenevalt eelistatakse täiendava teenuse mahu lisamisel liine, mis ühendavad vähemalt 3000 elanikuga asulaid toimepiirkonna keskustega.

Baasteenust pakutakse paikkondades, kus elanike arv on vähemalt 100. Kui tulenevalt vähesest nõudlusest ei ole otstarbekas tagada liikumisvõimalusi igapäevaselt baastasemel, tuleb need tagada nõudeteenusena vms paindlikul moel. Väiksematele paikkondadele võib teenust pakkuda juhul, kui regiooni kogu liinivõrgu dotatsioon jääb dotatsiooni osakaalu kriteeriumi sisse.

Konkurentsitenust pakutakse rohkem kui 3000 elanikuga asulate ja selle jaoks olulisemate toimepiirkonna keskuste vahelistel liinidel.

Ühistranspordi korraldus. Regionaalse ühistranspordi eesmärk on toimepiirkonna keskuste ühendamine nende tagamaaga. Kuigi toimepiirkonna keskused on valdavalt maakonnakeskused, lähtutakse regionaalse liinivõrgu kujundamisel maakonna piiride asemel eri piirkondade inimeste ja toimepiirkonna keskuste vahelistest liikumistest.

Maakonna piire ületava kaasaegse regionaalse liinivõrgu kujundamiseks viiakse bussiliikluse korraldus aastaks 2020 eri maakondi hõlmavatesse piirkondlikesse ühistranspordikeskustesse (ÜTK). Saaremaa ja Hiiu maakondade puhul on lubatud erandid, kuna neil puudub maismaapiir teiste maakondadega. Piirkondades, kus ÜTK-sid ei teki, võtab regionaalse bussiliikluse korraldamise funktsiooni Maanteeamet.

Regionaalse bussiliikluse korraldamisel jätkatakse praegust praktikat, kus tellitakse vedajatelt teenust ning tasutakse neile tellitud liinikilomeetri hinna alusel. Selline lähenemine on oluline, et mitmete vedajate (sh rongiliiklus) olemasolu korral tagada võimalus ühtsete piletisüsteemide loomiseks. Vedaja huvi kvaliteedi tõstmise ja piletitulu suurendamise vastu tagatakse kvaliteedikriteeriumite sätestamisega ning vedajale makstava tasu sõltuvusse seadmisega kriteeriumidest kinnipidamisest. Sarnasele süsteemile üleminek (osades piirkondades) võib samal põhjusel olla vajalik ka rongiliikluses.

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Kaasajastatakse liinivõrgud.
2. Kohandatakse hankedokumendid teenusstandardist tulenevate nõuete täitmiseks.
3. Regionaalse ühistranspordi korraldus viiakse maakondade tasemelt eri maakondi hõlmavate suuremate regioonide tasemele
4. Hõreasustusega piirkondades võetakse kasutusele paindlikud ühistranspordilahendused, nt nõudebuss, sotsiaaltransport või -takso.

Meede 5.3 Kohalike ühistranspordiühenduste arendamine

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Soodustatakse maaomavalitsuste liinivõrkude integreerimist regionaalsesse liinivõrku. Õpilaste transpordiks mõeldud liinid peaksid olema kasutatavad kõigi elanike jaoks. Samas võib maakonnaliine pikendada, juhul kui see võimaldab otstarbekamalt õpilasvedu korraldada.
2. Liinivõrgud kujundatakse selliselt, et õpilastel, kelle jaoks põhikool on elukohajärgne kool, ei kuluks kooli jõudmiseks rohkem kui 60 minutit.
3. Kohalikku bussi-, trolli- ja trammiliiklust riik tegevuskulude katmisel ei toeta.

Kohaliku ühistranspordi eesmärk on tagada inimeste liikumine linna või valla sees, tagades seejuures juurdepääsu regionaalsele ning kaug- ja rahvusvahelisele liinivõrgule. Kohalikku ühistransporti korraldab ja finantseerib kohalik omavalitsus. Riik teenusstandardit ei sea, seda teeb vastavalt vajadusele KOV. Riigi roll piirdub raamistiku loomise, koostöö ning investeeringute toetamisega, mis täidavad riigi seatud eesmärke (nt liinivõrkude integreerituses või keskkonnanäesmärkide saavutamises).

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Toetatakse toimepiirkonnakeskustes ühistranspordi projekte EL-i struktuurifondidest.
2. Toetatakse toimepiirkonnakeskustes keskkonnasõbraliku veeremi soetamist, selles ulatuses, mille võrra keskkonnasõbralik veerem on diiselmootoriga veeremist kallim.
3. Analüüsitakse riigi ja kohalike omavalitsuste ülesannete jaotust ühistranspordi korraldamisel ja sellega seonduvat rahastamist, ning tehakse vajadusel ettepanekud muudatusteks

Halduskorralduse mõju ühistranspordi korraldusele. Regionaalse ja kohaliku ühistranspordi jaotuse osas arvestatakse võimaliku kohalike omavalitsuste halduskorralduse muudatusega. Kohalike omavalitsuste arvu vähenemine ja sellest tulenevalt nende territooriumi suurenemine soodustaks regionaalsete ühistranspordikeskuste teket. Sellest tulenevat riigi ja kohalike omavalitsuste ülesannete võimalikku muutust analüüsitakse omavalitsuskorralduse reformi ettevalmistamise raames kohaliku omavalitsuste ülesannete ja rahastamise töörühmas.

Meede 5.4 Ühistranspordi integreerimine ja ligipääsu parandamine

Meetme kujundamise põhimõtted:

1. Ühistranspordi korraldavad institutsioonid peavad senisest oluliselt rohkem pöörama tähelepanu liinivõrkude ja sõiduplaanide koordineerimisele.
2. Soodustatakse maaomavalitsuste liinivõrkude integreerimist regionaalsesse liinivõrku.
3. Soodustatakse ettevõtete poolt korraldatud tööliste veo integreerimist regionaalsesse liinivõrku.
4. Taristu arendamisel rakendatakse universaalse disaini põhimõtteid.
5. Avaliku liinivõrgu tariifisüsteemide kujundamisel eelistatakse süsteeme, mis soosivad ühistranspordi püsikasutust.
6. EL-i struktuurifondidest toetatavate kohalike omavalitsuste transpordiprojektide puhul on eelistatud investeeringuid ühistranspordi infrastruktuuri, mis parandavad ühendust regionaalse ühistranspordi ja kaugliiklusega või aitavad kaasa riigi keskkonnanäesmärkide saavutamisele.

Et ühistranspordi kasutamine muutuks inimeste jaoks atraktiivsemaks ning tagaks paremaid liikumisvõimalusi, peab selle kasutamine olema mugav ning pakkuma konkurentsivõimelist ühendusaega. Viimane ei sõltu üksnes sõiduki liikumiskiirusest, vaid ka teenuse sagedusest (ooteaeg) ning ümberistumisele kuluvast ajast.

Integreeritus tähendab nii mugavaid ümberistumisvõimalusi, koordineeritud sõiduplaane kui ka ühtset piletisüsteemi.

Avalik teenus peab olema juurdepääsetav kõigile inimestele, et tagada neile liikumisvõimalused. Seda põhimõtet järgitakse kogu avaliku teenuse (sh teenuse pakkumiseks kasutatava taristu) pakkumise juures, et tagada ühistranspordi kasutatavus kõigile inimestele. Sarnaselt teedele võetakse eesmärgiks rahvusvahelistes kokkulepetes (Euroopa sotsiaalharta ja Puuetega inimeste õiguste konventsioon (artikkel 9, juurdepääsetavus)) sätestatud eesmärkide järk-järguline saavutamine. Universaalse disaini põhimõtete kasutamine tõstab lisaks juurdepääsus parandamisele ühistranspordi kvaliteeti üldisemalt.

Viimaste aastate areng IT valdkonnas, eriti mobiilsides võimaldab ÜTRISE baasil koostöös erasektoriga edasi arendada nutikaid lahendusi, et muuta nii info kui ka piletid paremini kättesaadavaks. Atraktiivsete IT-lahendustega tõstetakse ka ühistranspordi mainet tervikuna.

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Suuremate linnade ja neid ümbritsevate regioonide avalike ühistranspordivõrkude (sh rongiliiklus) piletisüsteemid integreeritakse. Piletimüügisüsteemid integreeritakse üle Eesti.
2. Luuakse toetusmeede kohalikele omavalitsustele üleriigilisi liine teenindavate ühistranspordipeatuste paremaks ühendamiseks kohaliku liikumise ja olulisemate sihtpunktidega.
3. Minnakse järjepidevalt üle veeremile, mis on sobilik ka liikumispuuetega inimeste teenindamiseks.
4. Parandatakse ühistranspordi info kättesaadavust, võetakse sealjuures kasutusele informatsioonisüsteemid, mis vastavad kuulmis- ja nägemispuudega inimeste vajadustele.

9. ALAESMÄRK 6. TURISMI JA ETTEVÕTLUST TOETAVAD RAHVUSVAHELISED REISIÜHENDUSED

Eesti üldise ja majanduse kestliku konkurentsivõime seisukohast on head rahvusvahelised ühendused ning liikumisvõimalused hädavajalikud. Väärtusahelate rahvusvahelistumine ja kasvav konkurents inim- ja finantskapitali pärast nõuab, et liikumine Eestisse ja siit välja oleks kiire, soodne ja mugav. Ebapiisavad transpordiühendused takistavad rohkem reisimist nõudvate majandusharude arengut. Globaalsetes väärtusahelates osalemiseks on kvaliteetsete ühenduste olemasolu vältimatu. Kuna Eesti majanduse edu sõltub suuresti ekspordist, siis tuleb erilist tähelepanu pöörata eelkõige nendele ühendustele, mis on vajalikud eksportivatele ettevõtetele. Rahvusvaheliste ühenduste kvaliteet mõjutab paratamatult ka turismisektorit ning seetõttu on reisimisvõimaluste parandamisel otsene majanduslik kasu. Samuti on transport, täpsemalt logistika, oluline majandusharu iseenesest, luues kõrge lisandväärtusega töökohti.

Eesti ja peamiste väliskaubanduspartnerite (Põhjamaad, Läti, Leedu, Venemaa, Lääne-Euroopa riigid) ühendusvõimalusteks on viimase aastakümne jooksul ulatuslikult suurendatud investeeringuid transpordi infrastruktuuri, parandamaks nii vee-, õhu-, raudtee- kui ka maanteetranspordiühenduste seisukorda. Siiski on Eestil jätkuvalt parandamisruumi nii lennuühendustes, maismaaühendustes kui ka transpordiliikide vahelistes üleminekutes, arvestades mh ka rahvusvaheliste reisi- ja kaubateede muutustega.

Rahvusvaheliste reisijateveo arendamisel on kaks eesmärki – tagada ühendused, mis on vajalikud turismisektori arenguks vastavalt riiklikule turismi arengukavale 2014-2020 ning luua ettevõtluse ja teaduskoostöö jaoks ühendused, mis soodustaksid Eesti kui investeerimis- ja töötamiskoha atraktiivsust. Neid eesmärke toetab ka üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, kus üks peamisi eesmärke transpordi arengu kujundamisel on kiire, piisava sagedusega ja mugava ühenduse tagamine välismaailmaga. Eesmärkide saavutamiseks vajalikud tegevussuunad on suuresti kattuvad, seetõttu käsitletakse neid koos.

Mõõdik

Rahvusvaheliste reisijate arv¹⁵

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Rahvusvaheliste reisijate arv (miljonit)	12,6	14	15,1

Meede 6.1 Lennuühenduste arendamine

Eesti asukoha tõttu EL-i äärealal on lennuühendused põhimõttelise tähtsusega, et ühendada Eestit Euroopa ja kogu maailmaga. Olulisemate Euroopa keskustega tagatakse ühendused kaks korda päevas.

Lennuühenduste arv sõltub eelkõige pakkumisest Eesti turul, mis on omakorda mõjutatud nii Euroopa lennunduses toimuvast konsolideerumisprotsessist kui ka Eesti majanduskliimast. Vaatamata Eesti rahvastiku prognoositavale vähenemisele on üldine nõudluse trend jätkuvalt positiivne, mida toetab elanikkonna sissetulekute kasv ja majanduskonvergens. Nõudluse suurem kasvuperspektiiv on eelkõige sissetuleva turismi ning transiidi segmentides. Samas, pidades silmas Eesti perifeerset asukohta Euroopas ning väikest rahvaarvu, jääb nõudluse üldmaht enamike Euroopa vedajate jaoks väheatraktiivseks. Rahvusliku lennukompanii restruktureerimise tulemusena saavutatakse 2014. a ettevõtte kestlikkus ning võime teenindada olulisemaid äri-

¹⁵ Reisijate arvu kui mõõdiku puhul on vaja arvestada, et selle saavutamine sõltub eri arengukavade eesmärkide täitmisest. Eelkõige turismi arengukavaga tegevustega tekitatakse nõudlus Eesti kui sihtkoha järele, transpordi arengukava tegevuste eesmärk on tagada transpordisüsteemi võimekus seda nõudlust teenindada.

ja ümberistumissihtkohti (Amsterdam, Stockholm, Brüssel, Kopenhaagen, Kiiev, Peterburi, Oslo, Moskva, Trondheim, Vilnius). Ülejäänud tähtsamate sihtkohtade teenindamiseks teiste lennukompaniide poolt rakendatakse vajadusel vahendeid pakkumise stimuleerimiseks. Seetõttu seisab Eesti selle eest, et EL-i ühtse lennundusturu reeglid tagaksid ELi äärealadel olevatele liikmesriikidele väikese teeninduspiirkonnaga lennujaamade puhul sekkumisvõimaluse strateegiliste ühenduste tagamiseks.

Reisijate arvu kasvuga kaasneb ka lennuoperatsioonide kasv. See toob kaasa vajaduse laiendada Tallinna lennuvälja lennuliiklusala nii ida- kui ka lõunasuunal, paigaldada CAT II maandumissüsteem, rekonstrueerida ja pikendada lennurada ning rajada täiendavaid ruleerimisteid ja lennukite seisuplatse. Kuna Tallinna lennujaam paikneb linna piirides ja sealjuures linna veehoidla vahetus läheduses on kriitilise tähtsusega vähendada lennujaama poolt tekitatud negatiivseid keskkonnamõjusid.

Lennuühendustega seotult on eesmärk ka Lennujaama ühenduste parandamine nii Tallinna kesklinna kui ka sadamaga ja Ülemiste raudteepeatusega, mis koos uuele tasemele viidud reisirongiliiklusega tagab parema juurdepääsu lennujaama ka ülejäänud Eestile.

Meede 6.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Investeeritakse Tallinna Lennujaama keskkonnamõtjude vähendamisse ja võimekusse teenindada ohutult suuremat arvu lennureisijaid.
2. Arendatakse välja Tallinna Lennujaama ühendused Tallinna linna ja teiste transpordiliikidega, eelkõige raudteega.
3. Viiakse lõpule Ühtse Euroopa Taeva algatus.
4. Tagatakse Tartu lennujaama võimekus teenindada rahvusvahelisi regulaarlande.

Meede 6.2 Laevaühenduste arendamine

Laevaühendused Soome ja Rootsiga on väga head ning toimivad riigi sekkumiseta. Laevaühenduse stabiilsuse ja ohutuse tagamiseks vajalikud tegevused on põhjalikumalt kirjeldatud dokumendis „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“ ning neid täpsustatakse selle rakendusplaanides. Oluline potentsiaal laevaühenduste veel atraktiivsemaks muutmisel ja seeläbi turistide arvu kasvatamisel on aga Tallinna Vanasadama ühenduste parandamisel nii Tallinna linnaga kui läbi reisirongiliikluse ka ülejäänud Eestiga. Selleks arendatakse koos Tallinna Linnavalitsuse ja Tallinna Sadamaga välja Vanasadama ühendused Tallinna kesklinnaga ning raudteevõrguga, arvestades seejuures nii taristu kui ka informatsiooni- ja piletisüsteemide integreerimist. Lähtuvalt Merenduspoliitikast analüüsitakse võimalusi ka teiste sadamate kaudu reisijatevedu soodustada ning arendatakse välja väikesadamate võrgustik

Laevaühendus Peterburiga moodustab veel väikese osa sellesuunalisest reiside arvust, kuid on pikas perspektiivis siiski oluline täiendus turistide arvu kasvatamiseks. Riigi võimalused Peterburiga laevaühenduse soodustamiseks seisnevad üdises turismi ja ettevõtlussidemete soodustamises Venemaaga.

Meede 6.2

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Suurendatakse Tallinna Vanasadama võimekust turistide teenindada ning arendatakse välja sadama maismaaühendused Tallinna linna ja teiste transpordiliikidega.

Meede 6.3 Maanteeühenduste arendamine

Maanteetransport on hetkel peamine ühendusviis lähinaabrite Läti ja Venemaaga ning teatud määral ka kaugemate naabritega. EL-iga maanteeühenduste parandamiseks minnakse edasi Via Baltica arendamisega vastavalt Teehoiukavas toodud projektidele ning jätkatakse ka regionaalse tähtsusega teede rekonstrueerimist, taotledes selleks võimalusel täiendavaid vahendeid Euroopa territoriaalse koostöö programmidest.

Venemaa on kõige suurema turismi kasvupotentsiaaliga sihtriik. Turistide arvu kasvu võib eelkõige oodata Peterburi regioonist. Riikidevaheliste reiside teenindamiseks soodustatakse ka reisirongiliiklust, kuid eeldatavalt jääb suurem osa liikumistest jätkuvalt maanteedele.

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimise jätkamisel arvestatakse kasvava autoturistide arvuga.
2. Auto- ja bussireisijate piiriületuse aja kiirendamiseks suurendatakse Narva maanteepiiripunkti läbilaskevõimet.
3. Jätkatakse uue Narva silla ehitamiseks vajalike ettevalmistavate uuringutega ja muude tegevustega.

Meede 6.4 Reisirongiühenduste arendamine

Reisirongiühendused moodustavad hetkel kõige väiksema osa rahvusvahelistest ühendustest. Stabiilselt on toimunud ühendus Moskva ja 2012. aastal taastati ka liin Peterburi. Puudub ümberistumiseta ühendus Läti ja sealt edasi Lääne-Euroopa suunal ning ka Venemaa suunal ei võimalda rongide kiirus ja veeremi seisikord reisirongiliikluse potentsiaali ära kasutada. Kuna liikumisviiside jaotuse nihe raudteeliikluse suunas on ka EL-i poliitikas pikas perspektiivis olulisel kohal, siis on selles valdkonnas kavandatud olulised põhimõttelised arendused. Need ei avalda küll reisijate arvu osakaalule 2020. aastaks suurt mõju, kuid on pikemat plaani vaadates siiski olulised.

Eesti kõige suurem kavandatud transpordiprojekt on just rahvusvahelise reisirongiliikluse valdkonnas - **Rail Baltic**. Arengukava perioodil jätkatakse uue raudtee ehitamiseks vajalikke planeerimis- ja projekteerimistöödega ja koostööd Rail Balticu projektis osalevate riikidega (Eesti, Leedu, Läti, Poola ja Soome) ühisetevõtte loomiseks. Lähiaastatel valmivad uuringud ja projektid, millega kinnistatakse uue raudtee trassikoridor. EL-i kaasrahastamise olemasolul jätkatakse ettevalmistustega ehitustöödeks, mille algus võib osutuda võimalikuks 2017-2018. a. Eesti on võtnud projekti ellu viimiseks aktiivse rolli, eesmärgiga saada võimalikult suur osa ehitustöödest valmis EL-i käesoleva eelarveperioodi 2014-2020 jooksul.

Käimasolevad tööd peavad tagama Eestile tulevikus ühenduse EL-i raudteesüsteemiga, mis senini puudub. Lisanduvad uued ühendusvõimalused loovad uue alternatiivi olemasolevatele ühendustele (õhu-, mere- ja maanteetransport) Euroopaga ning avardavad arenguvõimalusi. Rail Balticu reisijate raudteejaamad on kavandatud Tallinnas Ülemiste piirkonda (lennujaama lähedusse) ja Pärnu linna või selle lähialale.

Kaasaegse täielikult elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee valmimine võimaldab tuntavalt vähendada transpordiga kaasnevaid saasteid, loob eeldused investeringute saamiseks, majanduskasvuks, regionaalseks koostööks ning vähendab autoliikluse koormust maanteedel.

Enne uue Rail Balticu liini valmimist tehakse koostööd Lätiga, et leida võimalusi olemasoleval Tallinn-Riia trassil otseliini avamiseks. See on võimalik pärast seda, kui kogu trassi ulatuses on lõpetatud rekonstrueerimistööd ning Eesti ja Läti koostöös leitakse sobiv opereerimisvorm.

Arengukava perioodi jooksul on eesmärgiks oluliselt parandada Venemaa suunalist reisirongiliiklust. Peterburi suunal on selleks vajalik esmajärgus ühenduskiiruste parandamine. Selleks tehakse koostööd Venemaaga, et vähendada piiriületuseks kuluvat aega ning vajadusel tõstetakse taristu kvaliteeti. Nii Peterburi kui Moskva

suunal on lisaks vajalik kaasaegse veeremi kasutuselevõtmine. Selleks otsitakse koostöövõimalusi nii eraoperaatoritega kui Vene riigifirmadega.

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Jätkatakse Rail Balticu arenduse ettevalmistusi – maakonnaplaneeringuid, keskkonnamõtjude strateegilist hindamist, vajalikke detailplaneeringuid, eelprojekteerimist ja koostöös projekti partnerriikidega, raudteed opereerima hakkava ühisettevõtte loomist
2. Venemaa suunas on eesmärgiks uue veeremipargi kasutusele võtmine nii Peterburi kui Moskva suunal ja ühendusaja viimine Peterburi ja Tallinna vahel alla viie tunni. Selleks vähendatakse piiriületusele kuluvat aega ja jätkatakse taristu kvaliteedi tõstmist.
3. Töötatakse selle nimel, et taastada ümberistumisteta ühendus olemasoleval Tallinn-Tartu-Valga-Riia trassil.

10. ALAEESMÄRK 7. RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO MAHT ON SUURENENUD

Eestis on edukalt välja arendatud olemasolevaid kaubagruppe teenindav transporditaristu. Ka logistika- ja veonduzfirmade osutatava teenuse kvaliteet on suuresti konkureeriv Soome ja Lätiga. Paraku ei ole see logistikasektori arengu seisukohast piisav, kuna toimumas on paradigma muutus, kus mahukaupade vedu väheneb ning vajalik on leida uusi, kõrgema lisandväärtusega kaubagruppe. Sealjuures ei ole piisav see kui neid kaupu ainult transporditakse läbi Eesti, vaid neile on vaja anda siin täiendavat lisandväärtust. Kuigi antud vajadus oli välja toodud juba perioodi 2006-2013 arengukavas, pole selleks tehtud tegevused olnud piisavad, et täielikult kompenseerida mahukaupade vähenemist. Eriti tugevalt avaldab see mõju raudteesektoris. Sadamate puhul on uute kaubagruppide teenindamise ja ka mahukaupadele täiendava lisandväärtuse andmise võimekust teatud määral tõstetud, mistõttu on selles sektoris tulemused paremad.

Arengukava perioodil on eesmärk lisaks transporditaristule arendada kogu taristut, mis on vajalik Eesti kui transpordikoridori konkurentsivõime tõstmiseks – logistika ja tööstusparke, piiriületuse taristut, elektroonilisi infosüsteeme ja intermodaalseid ühendusi. Ühest küljest on vaja luua eeldused, mis oleksid atraktiivsed suurtele rahvusvahelistele logistika- ja tööstusettevõtetele (nt arendamiseks vajalik kommunikatsioonidega varustatud vaba maa), teisest küljest on vaja olla paindlik, et võimaluse avanedes pakkuda nendele ettevõtetele täiendavat läbilaskevõimet või spetsiifilisi teenuseid (nt. uued sadamakaid).

Kuna rahvusvaheline kaubavedu on olulisel määral seotud merendusega, siis on antud eesmärgi täitmist oluline vaadata koos „Eesti merenduspoliitikaga 2012-2020“, kus merendusega seotud teemasid on käsitletud suurema detailsusastmega.

Mõõdik

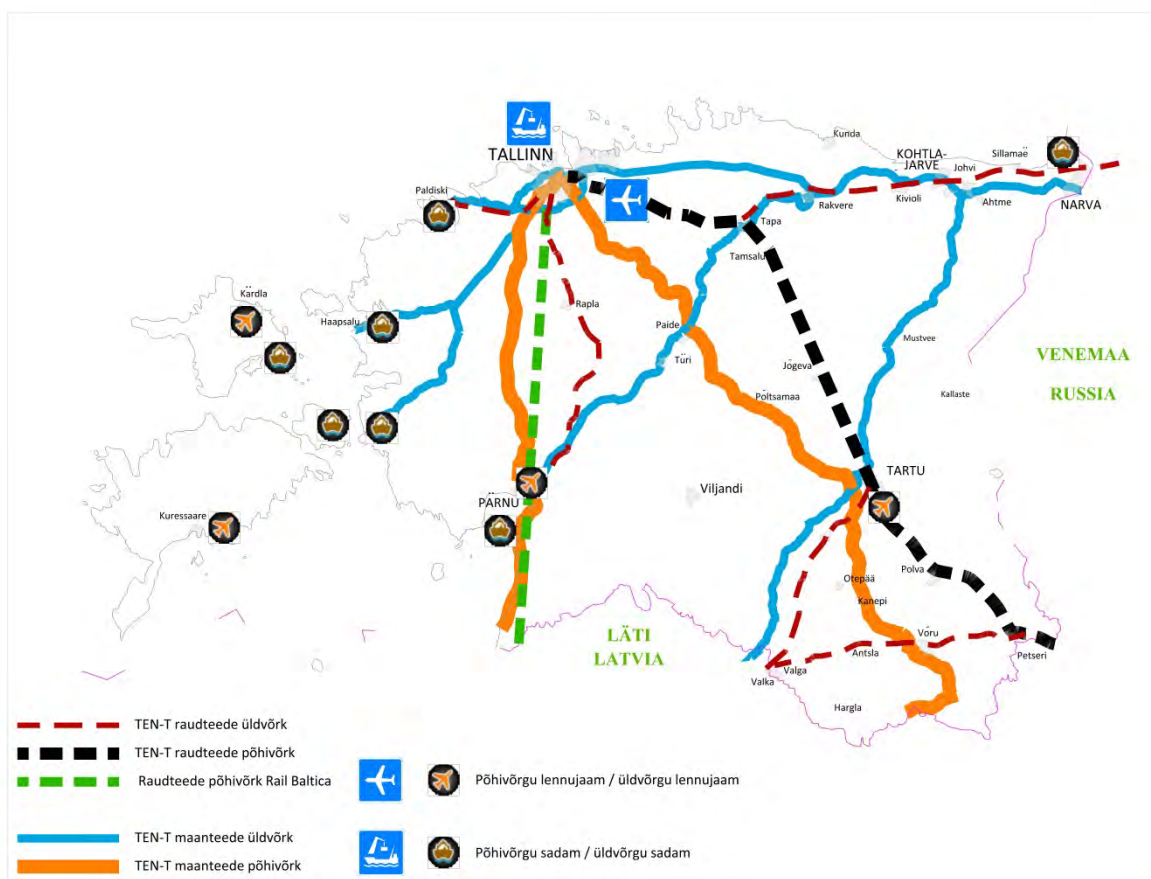
Rahvusvahelise kaubaveo maht¹⁶

Näitaja / Aasta	Algtase 2012	Vahetase 2017	Sihttase 2020
Rahvusvahelise kaubaveo maht (miljonit tonni)	72	79	86

Meede 7.1 Kaubaveoks vajaliku taristu arendamine

Avaliku sektori peamine roll rahvusvahelise kaubaveo soodustamisel on ühendusteks vajaliku kvaliteetse taristu tagamine. Seda tehakse nii läbi avaliku sektori institutsioonide kui ka riigile kuuluvate äriühingute, kuna viimased omavad teatud osa avalikuks kasutamiseks mõeldud transpordi taristust. Kõige olulisemad on kaubaveo kontekstis TEN-T võrgu osad, mis Eestis on järgmised:

¹⁶ Kaubaveo mahu kui mõõdiku juures on vaja arvestada, et selle eesmärgi täitmine ei sõltu ainult Transpordi arengukava tegevustest. Transpordi arengukava tegevuste eesmärk on eelkõige tagada transpordisüsteemi võimekus neid mahte teenindada



Kuna üldiselt on taristu läbilaskevõime lähema seitsme aasta perspektiivis piisav, siis on peamiseks eesmärgiks olemasoleva taristu korrashoid, selle maksimaalne koormamine, liiklemise ohutumaks muutmine, ja kitsaskohtade kõrvaldamine (nt sadamate maismaaühendused, idapiiri läbilaskevõime tõstmine). Juhul kui kaubavoogude teenindamiseks on võimalik kasutada erinevaid veoliike, siis eelistatakse keskkonnamäärtlikke liike, nt raudteed, maanteedele.

Transporditaristu korras hoidmise kõrval keskendutakse teiste kaubaveoks vajaliku taristu osade arendamisele – logistika ja tööstuspargid, piiriületus ja elektroonilised infosüsteemid.

Veeteed ja sadamad

Suur osa Eesti ekspordist ja valdav osa transiidist liigub meritsi. Merenduse roll on sedavõrd oluline, et teema detailsemaks käsitlemiseks on kinnitatud arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“. Seetõttu käesolevas arengukavas teemas täiendavalt süvitsi ei minda. Eraldi vajab märkimist ainult AS Tallinna Sadama roll Eestit läbivas transpordikanalis ja jäämurdevõimekuse tagamine.

Riik säilitab 100% osaluse AS Tallinnas Sadamas, et tagada kõikidele vedajatele avatud ja läbipaistev juurdepääs Eesti kaubakoridorile. AS Tallinna Sadama eesmärk on toimida transiidisektori arengumootorina, koondades sektorit puudutavat teadmist ning initsieerides uusi kontakte, võrgustikke ja äriideid. AS Tallinna Sadam ja tema tagala peab kaubasadamate osas lisaks *landlord*-tüüpi teenuse pakkumisele muutuma suuremat lisandväärtust loovaks logistika- ja tööstuspargiks. Näiteks Vanasadama piirkonnas sisenetakse ulatuslikumalt kinnisvaraarendusse ning ollakse mereäärse piirkonna väärtustamisel keskses rollis. Just sadamate tagala osas peaks Eestil tervikuna olema konkurentsieelis, kuna ka Sillamäe kui Paldiski sadamatel on piisavalt ruumi uute tagala arenduste jaoks. See tähendab ka seda, et kaubaveo mahus ei nähta ette väga suurt kasvu, kuna areng tuleb pigem käbi täiendavat lisandväärtust loovate ettevõtluspiirkondade.

AS Tallinna Sadama investeeringute toetamisel lähtutakse võrdse konkurentsi tagamisest Eesti sadamate vahel. St. et toetatakse investeeringuid, millel on oluline positiivne sotsiaalmajanduslik mõju ning mis ei moonuta konkurentsi sadamate vahel. Riik toetab kõigi olulisemate kaubasadamate arengut vajalike maismaühenduste välja ehitamisega ning igakülgse toega rahvusvaheliste kontaktide loomisel ja arendamisel.

Jäämurdevõimekuse tagamine on rahvusvahelise kaubaveo jaoks vajaliku taristu kvaliteedi kontekstis üks olulisemaid teemasid. 2012. a soetas AS Tallinna Sadam jäämurdja „Botnica“, ja sõlmis Veeteede Ametiga 10 aastase lepingu, mille alusel kasutatakse laeva talvisel perioodil jäämurdetöödel. Laeva soetamine tõstis olulisel määral jäämurdevõimekust Soome lahel. Seoses jäämurdja „Tarmo“ amortiseerumisega lähiaastatel on kaubaveo stabiilsuse täielikuks tagamiseks vajalik veel ühe jäämurdja omandamine. Selleks, et jäämurdja soetamise kulud ei suurendaks kaubaveo kulusid ettevõtete jaoks, kavatakse uue jäämurdja ehituseks esitada taotlus Euroopa ühendamise rahastusse.

Raudteetransport

Kaubavedu AS Eesti Raudteele kuuluval raudteel on olnud pikka aega seotud eelkõige ida-lääne suunalise mahukaupade teenindamisega. Võrreldes eelmise arengukava perioodile eelnenud ajaga on aga kontekst oluliselt muutunud. Kui 2005. a eksisteeris veel vajadus suuremahulisteks investeeringuteks taristu uuendamise ja läbilaskevõime tõstmise, siis sellel arengukava perioodil sellises mahus investeeringuvajadus puudub. Kõige suurem investeering – Koidula raudteepiirijaam ja Rail Balticu I etapi tööd – on valminud, ülejäänud seni markeeritud vajadused (Tallinna ümbersõit, mitmetasandilised ülesõidukohad, teise peatee ehitused jms) on langenud kaubamahtude juures osutunud ebaotstarbekaks. Arengukava perioodil on eesmärk olemasoleva taristu korrashoidmine ja selle efektiivne veomahtudega koormamine kauba- ja reisijatevedudega koostöös.

Taristuettevõtte AS Eesti Raudtee omamise strateegiline eesmärk on tagada avaliku raudtee kaasaegsetele tehnilistele normidele ja ohutusnõuetele ning avatud veoturu ootustele vastavus, st kvaliteetne avalik teenus. Eelkõige peab see aitama tagada tõrgeteta ja piisava raudteeühenduse Eesti sadamate ja 1520mm rööpmelaiusega raudteevõrgustiku vahel. Oluline on siin rõhutada ohutuse aspekti. Omades taristuettevõtet saab riik tagada, et ohutusega ei tehtaks kompromisse ning, et ohutusega seotud investeeringud oleksid prioriteetsed. Nt omab EVR päästevõimekust, mida saab tasu eest kasutada ka teistel raudteetaristutel.

Raudteeveoettevõtte AS EVR Cargo omamise strateegiline eesmärk on efektiivse ja kaubavedajatest sõltumatu raudtee-veoettevõtja olemasolu turul, kelle eesmärk on küll teenida kasumit, kuid kes omab turgu tasakaalustavat ja julgeolekut tagavat funktsiooni. Näiteks võimaldab kaubavedu raudteel vajadusel ka nendele Eesti ettevõtjatele, sh eksportööridele, kelle kaubamahud on nii väikesed, et eraomanduses olevatel veoettevõtjatel puudub huvi neid teenindada. Riigi omanduses oleva kasumile orienteeritud veo-ettevõtja kaudu aidatakse tagada raudteeturu toimimine ja konkurentsivõime. Samas tagatakse uutele veo-ettevõtjatele võrdsed võimalused turule sisenemiseks ja turul tegutsemiseks.

Kuna olemasolev raudteetaristu võimaldab praegusega võrreldes oluliselt suuremate kaubamahtude teenindamist, siis kuni puuduvad raudtee läbilaskevõime ammendumise riskid, uusi arendusprojekte kuni 2020. aastani ette ei nähta. See on eriti oluline, et vähendada survet raudteekasutustasude tõstmiseks, mis tekkis langenud kaubamahtude tõttu. Raudteeinvesteeringute peamine suund on olemasoleva taristu läbilaskevõime, kvaliteedi ja **ohutuse** tagamisele. Kuna kaubaveol on oluline roll raudteetaristu toimimiseks vajalike kulude katmisel, siis on vaja kontekstis, kus reisirongiliikluse mahtu plaanitakse tõsta, tagada samas kaubaveoks vajalik läbilaskevõime. Probleemid läbilaskevõimega võivad kõige tõenäolisemalt tekkida Paldiski suunal. Seetõttu kavandatakse raudteetaristu arendamise strateegias muuhulgas selle suuna läbilaskevõime tõstmise investeeringud.

Kõige olulisem uus arengusuund raudteel on ka kaubavedude kontekstis kahtlemata Rail Baltic, kuna koos reisirongiliiklusega hakkab uus raudtee teenindama kaubavedusid. Selle toimimiseks on kavandamisel kaubaterminal Muuga sadama piirkonnas. Rail Balticuga seotud tegevused on kirjeldatud üheksandas peatükis meetmes 6.4.

Maanteetransport

Nagu öeldud siseriiklike ühenduste peatükis, on maanteedel kandev roll üleriigiliste ühenduste tagamisel ning seetõttu on nad olulised ka rahvusvaheliste ühenduste kontekstis, kuna suur osa kaubaveost, eriti eksport ja import, toimub vähemalt mingis ulatuses maanteedel. Kaubaveo seisukohast on teedevõrgu arendamisel prioriteetsed suunad Tallinn-Narva, Tallinn-Luhamaa, Tallinn-Pärnu ja Tallinna ümbersõit. EL-i Ühtekuuluvusfondist rahastatakse sadamate ja piiripunktide ühendamise seotud teelõike.

Lennutransport

Tallinna Lennujaam on peamine riiklik rahvusvaheline lennujaam Eestis, kus saab rääkida kaubaveost. Lennujaama peamised partnerid kaubaveo turul on postiveo- ja logistikafirmad, mille kaubakäive ei ole tonnaažilt võrreldav teiste transpordiliikidega, kuid on suurema lisandväärtusega ning oluline majanduse konkurentsivõime tõstmisel.

Rahvusvaheliste kaubavedude import ja eksport on Tallinna Lennujaamas stabiilselt kasvanud. Kaubavedude üldmahust üle 2/3 moodustab suuremahuliste partiidena liikuv transiitkaup, mille tulevikutrendide prognoosimine on täna veel raskendatud. Samas on Tallinna Lennujaamas piisavalt teenindusvõimsust kaubavedude teenindamiseks tänasest mitmekordselt suuremas mahus.

Võrreldes Helsingi ja Riia lennuväljadega asub Tallinna lennuväli väga kitsal alal. Arenemisruumi põhja- ja läänesuunal, kus on olemas kogu infrastruktuur, täna praktiliselt enam ei ole. Seetõttu on oluline lennuvälja edasine arendamine ida- ja lõunasuunal. Lennuohutusest tulenevalt on järgmise 20 aasta perspektiivis plaanis lõunapoolne ala välja ehitada eelkõige kaubakäitlemiseks. Arengukava perioodil on planeeritud tõsta Tallinna Lennujaama valmisolekut lõunaala väljaarendamise alustamiseks, sh olemasolevate funktsioonide üleviimisega, ja kasvava lennuvälja opereerimise tagamiseks vajalike tugifunktsioonide rajamiseks. Lõunaala laiendusega suudab Tallinna Lennujaam rahuldada kiiresti kasvava lennukite seisuplatside nõudluse. Idasuunalised rajatised on seotud eelkõige lennuvälja opereerimise efektiivsemaks muutmise ja lennuohutuse tõstmisega. Nende alade keskkonnaseisundi parendamine on äärmiselt oluline ning vajab olulisi investeeringuid eelkõige sadevete ärajuhtimise korraldamiseks

Meede 7.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Suurendatakse AS-is Tallinna Sadam logistika- ja tööstusparkide arendamisega seotud tegevuste mahtu
2. Tagatakse jäämurdevõimekus
3. Tagatakse raudtee läbilaskevõimekus ja konkurentsivõimelised tariifid
4. Teehoiukava koostamisel eelistatakse ehitusprojektide valimisel suurema koormussagedusega teelõike Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Luhamaa ja Tallinn-Pärnu suundadel.
5. Tagatakse piisav veokite peatuskohtade arv maanteede ääres.
6. Jätkatakse lennujaama arendamist ida ja lõuna suunal. Pikemas perspektiivis (20 aastat) ehitatakse välja kogu lõunapoolne ala, eelkõige kaubakäitlemiseks.

Piiriületus ja elektroonilised infosüsteemid

Kui üldiselt on transporditaristu läbilaskevõime praeguste ja prognoositavate kaubamahtude teenindamiseks piisav, siis maanteetranspordil on pudelikaelaks piiriületus Venemaaga (oht selleks on ka raudteetranspordis). Kuna kaubavedude maht ja reisijate arv maanteepiiripunktides on pidevalt kasvavad ning pikemas perspektiivis

arutatakse ka EL-i ja Venemaa vahelist viisavabadust, mis reisijate arvu veelgi suurendaks, võib eeldada probleemide süvenemist.

Nii Narva, Koidula kui ka Luhamaa piiripunktide ööpäevane maksimaalne läbilaskevõime mõlemas suunas kokku on orienteerivalt 400 veokit ja vastavalt 1300, 1200 ja 1200 sõiduauto ja 60, 80 ja 80 bussi. Narva piiripunkt rekonstrueeritakse 2014. a lõpuks ning sõiduautode ja busside osas suureneb piiripunkti võimsus 50%, aga veokite läbilaskevõime ei parane. Transpordiühenduste, kauba ja inimvoogude võimekuse ja võimaluste suurendamisel on oluline silmas pidada, et rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktide võimsus mõlemal pool piiri vastaksid liikluse vajadustele. Piiripunktide võimsust tuleb tõsta koordineeritult Venemaaga. Piiriületuskohtade võimsust veokitele on võimalik kuigivõrd suurendada uudsete tollitehnoloogiate rakendamisega koostöös Venemaaga. Narva-Ivangordi suunal tuleb veokite liikluse suurendamisel arvestada linnakeskkonnast tulenevate piirangutega. Lahenduseks on uue piiriületuskoha rajamine väljaspool piirilinnasid. Koidulas ja Luhamaal nõuab edasine võimsuse suurendamine piiripunktide rekonstrueerimist. Kui veokite puhul on piiripunkti võimsus põhiliselt tollivormistuse kiirusest, siis reisiliiklusele nii piiri(passi)kontrolli kui ka tollikontrolli kiirusest. Seoses suure aktsiisikaupade hinnavahega on eriti oluline tõhusa tollikontrolliga takistada salakaubavedu EL-i. Tõhusa tollikontrolli jaoks peavad piiripunktides olema seadmed sõidukite läbivalgustamiseks ja head tingimused läbivaatuseks. Maanteepiiripunktides sujuva liikluse tagamiseks on kasutusele võetud mobiilsed läbivalgustusseadmed (Narva, Luhamaa), mille kasutamisega saab läbi 2015. aastal ja mõlemad vajavad asendamist. Läbivalgustusseadme soetamine Koidula maanteepunkti on samuti aktuaalne, arvestades liikluse kasvu. Piiripunktide rekonstrueerimiseta pole siiski võimalik tagada piisavat läbilaskevõimet. Piiripunktide infrastruktuure on vaja laiendada, hoides maksimaalselt lahus reisi- ja veokite liikluse.

Raudteeliikluses võimaldab piiriületuse võimsust suurendada kaupade piirikontrolli tingimuste kooskõlastamise rahvusvahelises konventsioonis soovitud omavahelise kokkuleppe sõlmimine. Selle alusel kasutatakse olemasolevaid kontrollivahendeid kaupade ja dokumentide kontrollimiseks ühiselt, vähendades seeläbi oluliselt kaubarongide piiriületuseks kuluvat aega (konventsiooni lisas 9 on käsitletud raudteeveoste ühiskontrolli). Ühiskontrolli rakendamisel võiks rongid üle piiri liikuda praegusest oluliselt kiiremini.

Narvas on suure salakaubariski tõttu (suured salaisigaretide partiid avastati 2012 sügisel ja 2013 kevadel) läbiviidav füüsiline tolliläbivaatus korduvalt ummistanud raudteeliiklust (kuna ühe kaubarongi füüsiline läbivaatus võib võtta aega üle 20 tunni). Seetõttu on salakaubaveo tõkestamiseks ja sellega tollikontrolli aja lühendamiseks vaja paigaldada Narva raudtee piiripunkti vagunite läbivalgustamise seade analoogselt Koidula raudteejaamaga.

Piiriületuse kiirendamiseks ja kaubaveoga seotud toimingute lihtsustamiseks tervikuna arendatakse edasi *Single Window* rakendusi. *Single Window* on vahend, mis võimaldab rahvusvahelise kaubanduse ja transpordiga seotud standardiseeritud teavet ja dokumente esitada samaaegselt kõikidele selle teabe kasutajatele läbi ühtse liidese. Selle eesmärk on kiirendada, lihtsustada ja teha odavamaks infovoogude liikumist väliskaubandusega tegelevate ettevõtete ja pädevate riigiasutuste ja ametite vahel. Arengukava perioodil töötatakse välja rakendus maismaatranspordis. See eeldab esmalt auditit, mis selgitaks välja SW võimalikku ulatuse ja sellest tuleneva kasu ning sisaldaks muuhulgas SW arenduse tasuvusuuringut.

Lisaks *Single Window* rakendusele on 2014-2015 plaanis kaasajastada läbivaatusaktide infosüsteemi, liidestades see eri tollideklaratsiooni töötlemise süsteemidega. See võimaldab läbivaatusakte tollideklaratsiooni töötlemise süsteemidelt saadavate andmetega eeltäita. Selle tulemusel väheneb akti täitmiseks kuluv aeg, mis ühtlasi toob kaasa kiirema piiriületuse.

E-valitsuse arenduskontseptsiooni ühe osana viiakse ellu Euroopa Liidu e-tolli mitmeaastast strateegilist plaani (Multi-Annual Strategic Plan). Kontseptsiooni aluseks on Lissaboni strateegia, mille Euroopa Liidu liikmesriigid kiitsid 2000. aastal heaks kümneaastase reformikavana ning mille eesmärk on muuta EL kõige konkurentsivõimelisemaks ja dünaamilisemaks teadmispõhiseks majanduskeskkonnaks.

Vastavalt e-tolli otsusele loovad EL-i Komisjon ja liikmesriigid turvalised, ühtsed, koostalitusvõimelised ja juurdepääsetavad elektroonilised tollisüsteemid tollideklaratsioonides, tollideklaratsioonidele lisatud dokumentides ja sertifikaatides sisalduva teabe ning muu asjakohase teabe vahetamiseks.

Meede 7.1

Meetme raames ellu viidavad olulisemad tegevused:

1. Soetatakse uued veokite ja vagunite läbivalgustusseadmed.
2. Rekonstrueeritakse Narva, Luhamaa ja Koidula maanteepiiripunktid.
3. Arendatakse edasi *Single Window* rakendusi.

Meede 7.2 Rahvusvahelisi vedusid soosiva õigusruumi arendamine

Rahvusvahelist vedu reguleeriv õigusraamistik on suuresti seotud Euroopa Liidu algatustega. EL-i transpordipoliitika üks olulisemaid põhimõtteid on transpordi siseturu kujundamine, millest tulenevalt rakendatakse kõikides transpordisektorites algatusi võrdsete konkurentsitingimuste tagamiseks (pääs turule, hinnastamine, õigusruumi ja tehniliste standardite harmoniseerimine jne.). Pärast seda, kui 2001. aastal võeti vastu transpordipoliitika valge raamat, on lennundus- ja maanteetransporditurg ning osaliselt ka raudteetransporditurg avatumad. Edukalt on käivitunud ühtse Euroopa taeva algatus. Kuid sellest hoolimata on Euroopa transpordisüsteemis märkimisväärsed kitsaskohti ja muid takistusi. Eesti toetab täielikult transporditeenuste turu avamist ja siseturu arendamist, arvestades seejuures siiski liimesriikide suurusest ja asukohast tulenevaid eripärasid. Eesti lähtub ka seisukohast, et transpordisektorit vaadeldakse tervikuna, see tähendab, et eri transpordiliike puudutavad kavandatavad piirangud EL-i tasemel, räägitakse läbi ministriumite koostöös eesmärgiga saavutada parim võimalik lahendus keskkonnale ja majandusele. Välditakse piirangutest tulenevaid ebamõistlikke konkurentsimoonutusi transpordiliikide vahel, EL-i siseselt või võrreldes kolmandate riikidega. Meetmes käsitletavat teemat puudutavad osaliselt ka reisijatevedu.

Õhutransport – EL-i eesmärk on jõuda aastaks 2020. ühtse Euroopa taevani (Single European Sky), kus õhuruumi korraldamine toimiks lennuliiklusvoogudest, mitte riigipiiridest lähtuvalt. See suurendaks lennuohutust, läbilaskevõimet ja lennuliiklusteenus muutub efektiivsemaks. Selle saavutamiseks on erinevad algatused – funktsionaalsed õhuruumi osad (FAB), SESAR ja erinevad regulatsioonid, mis seda toetavad. Eesti jaoks on rahvusvaheliste ühenduste arendamise kontekstis ühtse taeva eesmärkide ellu viimine väga oluline. FAB-ide kontekstis osaleme Põhja-Euroopa funktsionaalses õhuruumi blokis (NEFAB), mis aitab ellu viia ühtse taeva eesmärgi Põhja-Euroopas. 2015. aastaks on seatud eesmärk moodustada *free route airspace*, kuhu on kaasatud lisaks NEFAB riikidele ka Taani ja Rootsi.

Lennunduse konkurentsi reeglite valdkonnas on Euroopa Komisjon alustanud lennujaamasid ja lennuettevõtjaid puudutavate riigiabi reeglite ülevaatamist ja kaasajastamist. Eesti peab konkurentsireeglite olemasolu sh. riigiabi regulatsiooni väga oluliseks rõhutades samas, et Euroopa ääremaade jaoks on oluline, et ühendused Euroopa pealinnadega/ärikeskustega oleksid igal juhul tagatud. Erinevate Euroopa piirkondadega suhtlemisel jääb peamiseks transpordiliigiks õhutransport, mistõttu on lennujaamade riigiabi suunised üheks vahendiks, millega tagada, et Euroopa äärepoolsetes piirkondades asuvad lennujaamad ning sellistest lennujaamadest tegutsevad ettevõtted oleksid suutelised üldistes konkurentsitingimustes tegutsema. Hetkel kehtivate suuniste üheks olulisimaks puuduseks on asjaolu, et need ei võta arvesse, et mõningates Euroopa piirkondades, sh Eestis, on lennutransport ainukeseks võimaluseks piirkonna majanduslikuks ja sotsiaalseks sidumiseks ülejäänud Euroopaga. Seetõttu on antud suuniste läbivaatamise kontekstis oluline, milline saab olema uute suuniste lähenemisviis piirkondlike ja Euroopa Liidu tuumikalast eemal paiknevate lennujaamade ja lennuettevõtjate osas. Eesti on seisukohal, et suunised peaksid võimaldama suuremat paindlikkust Euroopa Liidu tuumikpiirkonnast kaugemal asuvate lennujaamade ja lennuühenduste arendamiseks sh. nt. suuremad investeeringutetoetused lennujaamade infrastruktuuri arendamiseks ning teatud objektiivsetel kriteeriumitel ka lennuettevõtjate toetamine, eeldusel et need lennuettevõtjad tagavad riigi jaoks vajalike ühenduste toimimise.

Maanteetransport – Maanteetranspordi kabotaažvedude piiramine on üks EL-i transpordi siseturu mittetoimimise suuremaid probleeme. See vähendab konkurentsi ja suurendab veeteenuse kulusid. Lisaks on selle põhjustatud asjatutel tühisõitudel negatiivne mõju kliima- ja energiapoliitika eesmärkide täitmisele. Eesti on jätkuvalt seisukohal, et tegeleda tuleks maanteetranspordituru jätkuva avamisega ning kabotaažvedudele sätestatud piiranguid tuleb järk-järgult leevendada kuni maanteetranspordituru täieliku avamiseni. Turu avamine ei tohi aga ettevõtjatele tuua kaasa täiendavat lisakoormust registreerimiskohustuste ja sotsiaalnormide rakendamise näol.

Raudteetransport – EL-i raudteeturul on viimasel kümnendil toimunud palju muutusi, mida on järk-järgult rakendatud kolme raudteepaketiga (ja mõne kaasneva õigusaktiga). Nende eesmärk on avada riikide turud ja muuta raudteeveod konkurentsivõimelisemaks ning EL-i tasandil koostalituslikuks, säilitades samas kõrge ohutustase. Vaatamata raudteeveoteenuste siseturu loomist käsitleva EL-i õigustiku märkimisväärsele arengule on raudtee osa EL-i-siseses transpordis endiselt tagasihoidlik. Selleks, et kõrvaldada alles jäänud turutõkked ning muuta raudteeteenused kvaliteetsemaks ja tõhusamaks esitas Komisjon neljanda raudteepaketi, milles keskendutakse põhiliselt raudteeinfrastruktuuri juhtimise, siseriiklike raudtee reisijateveoteenuste turu avamise ning koostalitluse ja ohutuse teemadele.

Eestis Komisjoni poolt välja toodud probleeme (pikad ja kulukad menetlused, ristsubsideerimise oht raudteeinfrastruktuuri majandaja ja raudteeveo-ettevõtja vahel, erisugused eeskirjad juurdepääsu kohta jne) üldiselt ei ole, eriti peale AS Eesti Raudtee jagunemist kaheks ettevõtteks. Seetõttu on Eesti jaoks vajalik tagada, et arvestataks ka liikmesriikide erisustega – eriti nendes liikmesriikides, kus turg ja raudteevõrgustiku tihedus on väike ning pakutud muudatused võivad tuua kaasa soovitud vastupidise efekti.

Ohutustunnistuste ning veeremi turuleviimise ja kasutuselevõtu menetlustes peab säilima paindlikkus, nii et ettevõtjal on võimalik valida, kas ta soovib vastavaid lubasid taotleda liikmesriigi ohutusametist või Euroopa Raudteeametist. Eestis on vastavad menetlused kindlasti oluliselt kiiremad ja odavamad kui seda Euroopa Raudteeameti poolt tulevikus pakutav. Samas liikmesriigi ohutusamet saab anda loa ainult kehtivusega liikmesriigi piires, Euroopa Raudteeamet aga kogu raudteevõrgustiku piires, mida taotleja soovib. Täpsustamist vajavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja lahusust ning sõltumatust reguleerivaid sätteid (sh raamatupidamise eraldatus, ettevõtja juhtimisstruktuuri korraldamine, raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu reguleerimine).

Meretransport – Meretranspordis on aastani 2020. kaks suuremat initsiatiivi – sadamate poliitika uus raamistik ja nn „Sinine vöönd“ (*Blue Belt*). Eesti seisukohast on oluline eelkõige „Sinine vöönd“. Meretranspordi maksimaalset kasutamist Euroopa Liidu sisestel vedudel on seni takistanud suhteliselt suur administratiivne koormus. Euroopa Liidu sadamasse sisenevat laeva käsitletakse sisuliselt kui kolmandast riigist tulevat laeva isegi juhul, kui tegelikult on laev seilanud Euroopa Liidu sadamate vahel. „Sinise vööndi“ initsiatiivi tegevustega kavatsetakse EL-i sisestel vedudel administratiivset koormust vähendada ja lihtsustada sellega EL-i sisest meretransporti. Selle aluseks on laevaliikumistega seotud informatsiooni parem sidustamine ning kättesaadavaks tegemine, nn *SafeSeaNet*. Eestis on *SafeSeaNet* välja arendatud vastavalt 2011. a seisuga kehtivatele direktiividele ja Euroopa Meresõiduohutuse Agentuuri nõudmistele. Eesti toetab seega täielikult „Sinise vööndi“ initsiatiivi ellu viimist. Eriti arvestades, et alates 2015. a kehtima hakkavad laevakütuste väävlisisalduse piirangud tõstavad meretranspordi hinda ning EL-il on vaja leida võimalusi, kuidas meretranspordi konkurentsivõimet tõsta. Selleks et vältida põhjendamatu meretranspordi hinna tõusu, on Eesti seisukohal, et täiendavad piirangud meretranspordis kasutatavale kütusele peavad olema põhjalikult läbi analüüsitud nii keskkonna kui majanduslikest aspektidest lähtuvalt.

11. ARENGUKAVA ELLUVIIMINE, SEIRE, MAKSUMUS JA RAKENDAJAD

Arengukava viiakse ellu vastavalt Vabariigi Valitsuse 13. detsembri 2005. a määrusele nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“. Vabariigi Valitsuse 06. septembri 2012 korraldusega nr 386 määrati arengukava koostamise eest vastutavaks ministeeriumiks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM).

Riigi transpordipoliitika ja arendustegevuste elluviijate ring on väga lai. Peamised vastutajad on MKM-i haldusalas olevad asutused (Maanteeamet, Veeteede Amet, Lennuamet, Tehnilise Järelevalve Amet) ja äriühingud (AS Tallinna Lennujaam, AS Tallinna Sadam, AS Eesti Raudtee, AS Saarte Liinid, AS Elektriraudtee). Sarnane roll on ka kohalikel omavalitsustel, eelkõige suurematel linnadel. Siseministeeriumi haldusalas on oluline roll maavalitsustel ja Politsei ja Piirivalve Ametil. Tegevuste elluviimisel ja toetusmeetmete rakendamisel kaasatakse teatud küsimustes praktiliselt kõiki teisi ministeeriume, eelkõige Keskkonnaministeeriumit ja Siseministeeriumit.

Arengukavale koostatakse nelja aasta pikkune rakendusplaan, mis sisaldab elluviidavaid tegevusi, vastutajaid ja ressursivajadust. Esimese rakendusplaani aastateks 2014–2017 esitab MKM Vabariigi Valitsusele kolme kuu jooksul pärast arengukava Riigikogus kinnitamist. Rakendusplaaniga võrdsel tasemel on ka konkreetsete transpordivaldkondade programmid – Teehoiukava ning Liiklusohutusprogramm. St. et arengukava rakendusplaan sisaldab antud valdkondades viiteid nimetatud dokumentidele, kui ei korda seal toodud tegevusi. Teehoiukava koostatakse paralleelselt arengukavaga ning Liiklusohutusprogramm perioodiks 2016–2025. Euroopa Liidu vahenditest tehtavaid investeeringuid on kajastatud lisaks vastavates kavades.

Vabariigi Valitsuse 13. detsembri 2005. a määruse nr 302 kohaselt esitab MKM Vabariigi Valitsusele üks kord aastas ülevaate arengukava täitmise, arengukavas ja rakendusplaanis esitatud eesmärkide saavutamise ning meetmete kasutamise tulemuslikkuse kohta. Nimetatud aruanne on aluseks arengukava või rakendusplaani täiendamise üle otsustamisel. Elluviimise järelevalve põhineb nii arengukavas fikseeritud eesmärgikriteeriumide saavutamise kontrollil kui ka rakendusplaanis sisalduvate individuaalsete projektide tulemuslikkuse hindamisel.

Arengukava elluviimises osalevad lisaks MKM-i transpordipoliitika elluviimise eest vastutavatele osakondadele ka energeetika- ja IT-osakond (seoses transpordi energia- ja keskkonnasäästlikkuse eesmärkide täitmise ja IT-rakenduste arendustega). Teised ministeeriumid ning osapooled osalevad vastavalt oma vastutusvaldkonnale.

Siseministeerium osaleb regionaalset ja kohalikku transporti puudutavate küsimuste lahendamises (sh korraldavad maavalitsused osaliselt maakondlikku ühistransporti), liiklusohutuses ja piiriületuse küsimustes. Keskkonnaministeerium osaleb keskkonnakaitse ja kliimaeesmärkide seadmises ja täitmisele kaasa aitamisel. Sotsiaalministeeriumi haldusalas on tööjõu mobiilsuse küsimused ning transpordi mõju tervisele. Välisministeerium osaleb rahvusvahelisi ühendusi puudutavate küsimuste lahendamisel. Haridus- ja Teadusministeerium osaleb õpilastranspordi küsimustes. Rahandusministeeriumi haldusalas on transpordiga seotud tasude ja maksude temaatika ning maksu- ja tolliametiga soetud küsimused. Arengukava täitmine sõltub oluliselt transporditeenust pakkuvate ettevõtjate ja erialaliitude tegevusest.

12. ARENGUKAVA SEOS TEISTE ARENGUDOKUMENTIDEGA

Transpordi arengukava eelkõige toetab teistes valdkondlikes arengudokumentides seatud eesmärkide täitmist. Teatud valdkonnad aitavad aga ise transpordi arengukavas seatud eesmäärke täita (nt IT ja energeetika)

Euroopa Komisjoni transpordi valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“

Olgugi, et Eesti transpordipoliitika põhiküsimused ei ole võrreldavad piirkondadega, kus rahvastikutihedus on kümneid kordi suurem, on transpordi arengukava sisuline eesmärk kooskõlas EL-i transpordipoliitika põhieesmärgiga – luua süsteem, tänu millele oleks võimalik edendada Euroopa majandust, suurendada selle konkurentsivõimet, tagada kõrgekvaliteedilised liikuvusteenused ja samal ajal kasutada ressursse tõhusamalt. EL-i transpordipoliitikast tulenevaid trende on täpsemalt kirjeldatud 1. peatükis.

Eesti Euroopa Liidu poliitika määratleb peamised põhimõtted, millest valitsuse Euroopa Liidu poliitika lähtub. Transpordile on pühendatud selles eraldi peatükk, kus on rõhutatud tänapäevaste ühenduste loomise vajalikkust Balti riikide ja ülejäänud Euroopa vahel (Via Baltica, Rail Baltic), ühenduste parandamist EL-i väliste naaberriikidega, transpordituru avamist ja liberaliseerimist, kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamist, ning „saastaja maksab“ printsiibi rakendamise aspekte. Arengukavas on neid seisukohti korratud või täpsustatud eelkõige meetmes 7.2.

Eesti merenduspoliitika 2012–2020 on dokument, mis teatud peatükkidega täiendab transpordi arengukava. Merenduspoliitikas käsitletakse transpordi poole pealt laevandust, sadamate ja logistika arengut ning veeteede arengut. Transpordi arengukavas on merendusega seotud teemadest käsitletud saartega ühendusi, kuna seda loetakse pigem ühistranspordi kui merenduse küsimuseks ning lisaks täpsustatakse teemasid, mis merenduspoliitika valmimise hetkel ei olnud otsustatud.

Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21“. Strateegia kaks eesmärki – heaolu kasv ja ökoloogiline tasakaal – on otseselt mõjutatud liikumisvõimalustest ning transpordisüsteemi keskkonnamõjudest. Samuti on sidusa ühiskonna eesmärgi all nimetatud regionaalne tasakaal mõjutatud erinevate piirkondade sisestest ja omavahelisest ühendustest.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ käsitleb transporti väga põhjalikult, kuna, nagu öeldud arengukava peamiste põhimõtete alapunktis, on transpordil oluline roll üleriigilise planeeringu peamise eesmärgi saavutamisel. Planeeringu peatükk 4 „Head ja mugavad liikumisvõimalused“ käsitleb toimepiirkondade sisest liikumist, linnapiirkondade liikumist, liikumisvõimaluste tagamist hajaasustuses, toimepiirkondade omavahelist sidustamist, ühendusi välismaailmaga ning erinevate transpordiliikide tasakaalustatud kasutamist.

Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“. Kavas nimetatakse konkurentsivõimelise ettevõtluskeskkonna peatüki all Valitsuse poliitika ühe suunana transpordi taristu ja institutsioonide viimist rahvusvahelisele tasemele (poliitika suund nr 11). Märgitakse, et Eesti asukoha ja asustuse paiknemise tõttu on konkurentsivõimelisel tasemel ühendusvõimalused nii piiriüleselt kui ka siseriiklikult elu- ja ettevõtluskeskkonna jaoks väga olulised. Konkreetsete tegevussuundade kohta on öeldud, et „...oluline on pöörata enim tähelepanu rahvusvahelistele ühendusteedele, iseäranis lennuühendustele ja piiriületavatele raudteedele ja maanteedele. Tasakaalustatud regionaalse arengu huvides tuleb lisaks rahvusvahelistele maanteedele jätkata riigi kõrvalmaanteedel tolmuvaba katte alla viimist, teha ettevalmistusi ühistranspordisüsteemide ühendamiseks...“.

Transporti puudutab ka Valitsuse poliitika suund nr 13. „Majanduse üldise ja ressursi- ja energiamahukuse vähendamine“, mis näeb muuhulgas ette mootorikütuste kokkuhoidu kodumajapidamistes ja transpordi energiakasutuse ohjamist läbi kolme tegutsemisviisi: transpordivajaduse vähendamine, ühistranspordi kasutuse suurendamine ja sõidukite ökonoomsuse suurendamine.

Regionaalarengu strateegia aastani 2020 täpsustab ja täiendab üleriigilist planeeringu „Eesti 2030+“. Selle eesmärgiks on ühtlustada Eesti piirkondlikku arengut, mille puhul iga piirkond panustaks oma eripärale,

tuginedes Eesti kui terviku konkurentsivõime kasvule. Inimestel oleksid kättesaadavad head töökohad, kvaliteetsed teenused, võimalused eneseteostuseks ning mitmekesiseid tegevusi võimaldav elukeskkond.

Kõigi toimepiirkondade terviklik areng ühtlaselt üle Eesti on vajalik asustussüsteemi tasakaalustatud arenguks. Selle oluline eeldus on väiksemate keskuste võime toimida toimepiirkonna keskusena oma tagamaale ja keskus-tagamaa hea sidustatus läbi transpordiühenduste, ettevõtlusvõrgustike ja koostöö.

Oluline on toimepiirkondade sisemine sidustamine töö ja teenuste paremaks kättesaadavuseks, võimaldamaks kogu toimepiirkonna elanikel saada paremini osa eri kohtade pakutavatest võimalustest ja hüvedest. Selleks edendatakse toimepiirkondade keskusi tagamaaga sidustavat ühistranspordikorraldust ning toetatakse investeringuid toimepiirkonna sisese liikumisvajaduse seisukohast oluliste transpordisõlmede, kergliiklusteede ja juurdepääsuteede rajamiseks.

Arengukavas on toodud järgmised eesmärgid, mis on seotud transpordi planeerimisega: a) igapäevaseks töö käimiseks ühistranspordi või jalgratast kasutavate ja jalgsi liikuvate inimeste osatähtsuse suurendamine pealinnajt suuremates linnapiirkondades; b) toimepiirkondade keskuste ühistranspordi piirülest välisühenduste sageduse suurendamine väljaspool Tallinna.

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

Eesti infoühiskonna arengukava 2020 tegevused aitavad info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate laiemal kasutusega sundliikumist vähendada. See tähendab, et erinevalt enamikust teistest arengukavadest, mille puhul aitab transpordi arengukava nende eesmärke ellu viia, aitab infoühiskonna arengukava ellu viia transpordi arengukava eesmärke. Lihtsalt ja mugavalt ning igal pool kättesaadavad e-teenused vähendavad sundi liikuda. Parema IKT taristu ja laiem ning kompetentsem kasutajaskond võimaldab transpordisektoris arendada ja kasutusele võtta uusi nutikaid lahendusi.

Avalike teenuste korraldamise roheline raamatu tegevused aitavad sarnaselt infoühiskonna arengukavaga vähendada sundliikumisi, vähendades sundi ametiasutusi külastada või pakkudes avalikku teenust kättesaadavamas asukohas.

Eesti julgeolekupoliitika alused käsitlevad transpordi peatükis 3.4 „Ühiskonna toimepidevus ja sidusus“. Rõhutatakse, et „transpordi infrastruktuuri arengu planeerimisel ja väljaarendamisel arvestatakse majandus- ja sotsiaalarngu ning riigikaitse vajadustega. Esmatähtis on rekonstrueerida või välja ehitada üle-euroopalise transpordivõrgustiku osaks olevad sadamad, lennujaamad ning raudtee- ja maanteevõrk. Transpordi infrastruktuuri toimepidevuse tagamisel on oluline riigi ja erasektori koostöö. Transpordisüsteemi toimepidevuse kindlustamisel ja kaitsel rakendatakse rahvusvaheliste standardite kohaseid julgeoleku- ja ohutusnõudeid.“.

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

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 väärtustab loodusvarade säästlikku kasutamist. Keskkonnastrateegia põhieesmärgiks on inimesi rahuldava tervisliku keskkonna ja majanduse arendamiseks vajalike ressursside tagamine ilma loodust oluliselt kahjustamata. Konkreetselt on transpordiga seotud probleemid kirjeldatud peatükis 4.3, kus on välja toodud valglinnastumise, ühistranspordi ja alternatiivsete energiaallikate ebapiisava

arendamise ja odava transiidikoridorina toimimise tulemusena tekkinud probleemid. Need on autode hulga suurenemine ja sellega seotud suurenenud maakasutus, õhusaaste suurenemine, keskkonnanariskide suurenemine, keskkonnasõbralike energiaallikate ja kütuste vähenenud kasutus. Probleemide lahendamiseks seatud eesmärk on kirjeldatud peatükis 5.3 „Kliimamuutuste leevendamine ja õhu kvaliteet“: arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta alternatiivid atole mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust).

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

Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015 käsitleb liikluse ohutumaks muutmist.

Eesti maaelu arengukava 2014–2020 peamised eesmärgid on põllumajanduse konkurentsivõime, loodusvarade kestlik majandamine ning maapiirkondade tasakaalustatud territoriaalne areng. TAKiga on eelkõige seotud maaelu arengukava eelnõu prioriteet 6 „Sotsiaalse kaasamise, vaesuse vähendamise ja maapiirkondade majandusliku arengu edendamine“. Nimetatud prioriteediga on seotud kaks peamist sihtvaldkonda: 1) tegevusvaldkondade mitmekesistamise, väikeettevõtete loomise ja arendamise ning töökohtade loomise hõlbustamine; 2) maapiirkondade kohaliku arengu soodustamine.

Eesti metsanduse arengukava aastani 2020 toob välja, et kuigi puidukasutus on praegu madalseisus, võib lähiaastatel prognoosida puidukasutuse ja sellega koos ka puiduvedude mahu suurenemist. Metsamaterjali vedu raudteed pidi on seni olnud alakasutatud eelkõige selle kõrge maksustamise tõttu. Senine metsamaterjali transpordi korraldus ei rahulda metsatööstusettevõtteid ja erametsaomanikke. Otsitakse võimalusi transpordivõimaluste kuluefektiivsemaks, keskkonnasõbralikumaks ja liiklusohutumaks muutmiseks.

Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegiat¹⁷ puudutav Komisjoni teatis toob peamise transpordiprobleemina välja halva juurdepääsetavuse paljudele piirkonna osadele: Põhja-Soomet, Rootsit ja Balti riike iseloomustab nii sise- kui ka välistranspordis kõige madalam juurdepääsetavuse näitaja kogu Euroopas. Põhjuseks on piirkonna lai ulatus, mistõttu reisiteekonnad on pikad ja võtavad palju aega, ning rasked ilmastiku- ja geograafilised olud. Hõre infrastruktuur või osutatavate teenuste vähesus toob kaasa kõrged hinnad. Lahenduseks saab olla säästlike transpordivahendite kasutamine. Tegevuskava hõlmab järgmisi prioriteetseid valdkondi: 1) parandada energiaturgude juurdepääsetavust, tõhusust ja julgeolekut; 2) parandada nii sise- kui ka välistranspordivõrku; 3) säilitada ja suurendada Läänemere piirkonna atraktiivsust, eelkõige hariduse, turismi ja tervishoiu valdkonna meetmete kaudu.

Rahvastiku tervise arengukava 2009–2020 toob välja, et vähenenud on noorukite kehaline aktiivsus ja see on madal ka täiskasvanute hulgas. Suurimat haiguskoormust põhjustavaks haigusrühmaks on südameveresoonkonnahaigused, mille kujunemisel mängib samas väga suurt rolli iga inimese tervisekäitumine (muuhulgas kehaline aktiivsus). Valdkonna ühe strateegilise eesmärgina (nr 4) on toodud, et tuleb suurendada elanikkonna kehalist aktiivsust. Korraldatavad tegevused on suunatud ühelt poolt inimeste hoiakute, tõespidamiste ja väärtushinnangute kujundamisele ning teiselt poolt tervist toetava keskkonna loomisele.

Vabariigi Valitsuse Aasia programm 2020 seab eesmärgiks mõista, milliseid võimalusi Aasia pakub Eesti majandusele ning mida tuleks nende võimaluste kasutamiseks teha. Programmis on öeldud, et turismi mahtude kasvatamisele aitaks oluliselt kaasa lennuliini sisseseadmine Eesti ja Aasia sihtkohtade vahel.

Eesti disainivaldkonna riikliku tegevusplaani 2012-2013 näol on tegemist disainikasutuse arengule suunatud riikliku toetuspoliitika esimese faasiga, mille eesmärgiks on seada sisse elluvijate vaheline koostöö ning

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:ET:HTML>

alustada tegevuste elluviimisega. Disaini toetuspoliitika edasiarendamine ja elluviimise jätkamine leiab aset uue strateegiaperioodi (2014-2020) raames. Disaini eesmärgiks on luua: esteetilisem, omapärasem, huvitavam, kasutajasõbralikum, lihtsam, arusaadavam, funktsionaalsem, ergonomilisem, ökonoomsem, turvalisem, uuenduslikum - toode, teenus või keskkond. Tegevusplaanis toodud tegevuste elluviimise kaasnev mõju väljendub muuhulgas paremates avalikes teenustes ja ruumilise keskkonna arengus, samuti Eesti riigi maine paranemises.

13. ARENGUKAVA MAKSUMUSE PROGNOOS

Arengukava maksumus on u. 3,3 miljardit eurot. See kajastab olulisemaid investeeringuid ning ühistranspordi dotatsiooni. Arvestatud pole riigi äriühingute ega kohalike omavalitsuste kulused ning ministeeriumite üldkulused, mis on seotud meetmete ellu viimisega. Samuti pole tabelis Politsei- ja Piirivalveameti järgmisi kulused, sest need kajastatakse Politsei- ja Piirivalveameti eelarves. Selgitus antud kulude kohta on toodud tabeli järel.

Arengukava maksumus meetmete lõikes (mln. EUR)

Alaeesmärgid ja meetmed	Vastutaja	Allikas	2014	2015	2016	2017	2018-2020	Periood 2014-2020 kokku
Alaeesmärk 1: MUGAV JA NUTIKAS LIIKUMISKESKKOND					15	15	30	60
1.1 SUNDLIKUMISTE ASENDAMINE	Tegevusi viiakse ellu vastavalt infoühiskonna arengukavale	RE+SF						
1.2 SUNDLIKUMISTE VÄHENDAMINE	SiM, MKM (tegevusi viiakse ellu ministeeriumite ja maavalitsuste üldkuludest)	RE						
1.3 SÄÄSTLIKUMA LIIKUMISVIISI EELISTAMINE	SiM, MKM (tegu on indikatiivse summaga kahest KOV-le suunatud ERF meetmest, mille kogumaht on 236 MEUR)	SF			15	15	30	60
1.4 INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE ARENDAMINE	MKM, SiM (tegevusi viiakse ellu MKM-i, MNT ja SiM-i eelarvest ning transpordiga seotud struktuurifondidest)	RE+SF						

Alaeesmärk 2. KVALITEETSED TEED JA SUJUV LIIKLUS	MKM	RE+SF	258	264	271	278	873	1944
2.1 TEEDE JAOTUSE TÄPSUSTAMINE JA TEEHOIU RAHASTAMISE TAGAMINE	MKM, KOV-d (tegevusi viiakse ellu Maanteeameti ja KOV-de eelarvest)	RE						
2.2 TEEDE SEISUKORRA PARANDAMINE	MKM (sisaldab KOV-dele eraldatavat toetust)	RE+SF	258	264	271	278	873	1944
2.3 LIIKLUSKORRALDUSE PARANDAMINE	MKM (tegevusi viiakse ellu MNT eelarvest)	RE						
Alaeesmärk 3. LIIKLUSKAHJUDE VÄHENEMINE	MKM, SiM							
3.1 LIIKLUSOHUTUSE SUURENDAMINE	MKM, SiM (tegevusi viiakse ellu MNT ja PPA eelarvest ja täpsustatakse Liiklusohutusprogrammis)	RE+SF						
Alaeesmärk 4. TRANSPORDI KESKKONNAMÕJUDE VÄHENEMINE	MKM	SF						
4.1 TAASTUVATE KÜTUSTE KASUTUSELEVÕTU SOODUSTAMINE TEETRANSPOORDIS	MKM (eelarve on kajastatud taastuvenergia rakendusplaanis)	SF						
4.2 AUTOPARGI ÕKONOOMSUSE SUURENDAMINE	MKM, KeM (tegevusi viiakse ellu ministeeriumite üldkuludest)	RE						

Alaeesmärk 5. MUGAV JA KAASAEGNE ÜHISTRANSPOORT	MKM, KOV	RE+SF	69	97	105	107	333	711
5.1 ÜLERIIGILISTE ÜHISTRANSPOORDIÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM (sisaldab diislrongide ning saartega ühenduste pidamise dotatsiooni)	RE+SF	32	43	44	45	142	306
5.2 REGIONAALSETE ÜHISTRANSPOORDIÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM (sisaldab maakondliku bussiveo ja elektrirongide dotatsiooni)	RE+SF	37	54	56	57	186	390
5.3 KOHALIKE ÜHISTRANSPOORDIÜHENDUSTE ARENDAMINE	KOV (kohalikke ühendusi on võimalik rahastada meetmes 1.3 nimetatud ERF-i meetmetest)	RE+SF						
5.4 ÜHISTRANSPOORDI INTEGRERIMINE JA LIGIPÄÄSU PARANDAMINE	MKM (summad kajastavad ühistranspordipeatuste kohaliku liikumisega ühendamise meetme maksumust, jooksvaid kulusid kaetakse ühistranspordi korraldaja eelarvest)	RE+SF			5	5	5	15
Alaeesmärk 6. TURISMI JA ETTEVÕTLUST TOETAVAD RAHVUSVAHELISED REISIÜHENDUSED	MKM	RE+SF	2	9	10	22	36	79
6.1 LENNUÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM	RE+SF	2	9	10	17	26	64
6.2 LAEVAÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM	RE+SF				5	10	15
6.3 MAANTEEÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM (eelarve on kajastatud meetme 2.2 all)	RE+SF						

6.4. REISIRONGIÜHENDUSTE ARENDAMINE	MKM, SiM (investeeringukulud kattuvad meetmes 5.1 kajastatud kuludega. Administratiivseid kulusid pole kajastatud. Vt selgitus PPA kulude osas).	RE							
Alaeesmärk 7. RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO MAHT ON SUURENENUD	MKM	RE+SF		2	7	7		20	36
7.1 KAUBAVEOKS VAJALIKU TARISTU ARENDAMINE	MKM (enamus investeeringutest tehakse teehoiukulude raames ja ettevõtete poolt, antud summa kajastab piiriületusega seotud taristu arendamist), SiM, EMTA	RE+SF		2	7	7		20	36
7.2 RAHVUSVAHELISI VEDUSID SOOSIVA ÕIGUSRUUMI ARENDAMINE	MKM (kaetakse MKM-i üldkuludest)	RE							
ARENGUKAVA ELLU VIIVATE PEAMISTE ALLASUTUSTE TEGEVUSKULUD	MKM	RE	48	47	47	45		138	325
LENNUAMET	LA	RE	1	1	1	1		3	7
TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET*	TJA	RE	7	6	3	3		8	27
VEETEDE AMET	VTA	RE	18	18	20	18		54	128
MAANTEEAMET	MNT	RE	22	22	23	23		73	163

KOKKU			377	419	455	474	1 430	3 155
--------------	--	--	-----	-----	-----	-----	-------	-------

* Tehnilise Järelevalve Ameti tegevuskuludes sisalduvad ka teiste valdkondade summad

Selgitus Politsei- ja Piirivalveameti täiendavate kulude osas seoses meetmete ellu viimisega.

Meede 6.2 LAEVAÜHENDUSTE ARENDAMINE

Peterburiga laevaihenduse arenemisel tõuseb Politsei- ja Piirivalveameti töötundide arv sõltuvalt reisilaevade arvust ja laevaliikluse sagedusest. Lisaks võib olla vajalik paigaldada 10 automaatset piirikontrolliväravat, mille kulu nelja aasta jooksul on 700 000 EUR.

Meede 6.3 MAANTEEÜHENDUSTE ARENDAMINE ja Meede 7.1 KAUBAVEOKS VAJALIKU TARISTU ARENDAMINE

Narva maanteepiiripunkti läbilaskevõime tõstmiseks on vajalik suurendada isikkooseisu 70 ametniku võrra, kuludega 1 100 000 EUR aastas, paigaldada 10 automaatset piirikontrolliväravat mille kulu nelja aasta jooksul on 700 000 EUR ja varustada uued teenistuskohad piirikontrollitehnikaga maksumusega u. 50 000 EUR.

Koidula ja Luhamaa maanteepiiripunktide läbilaskevõime tõstmiseks on vajalik läbi viia u 2 milj. EUR ulatuses ümberehitustöid.

Meede 6.4 REISIRONGIÜHENDUSTE ARENDAMINE

Venemaa suunal reisirongiliikluse arendamiseks on liikuv rongis kontrolli tegemiseks vajalik katta isikkooseisu transportimise kulud ning soetada mobiilne piirikontrollitehnika maksumusega u. 20 000 EUR

14. LÄBIVATE TEEMADEGA ARVESTAMINE ARENGUKAVAS

Läbivatest teemadest on transpordi arengul oluline mõju keskkonnahoiule ja kliimale ning regionaalarengule. Mõju infoühiskonnale ja võrdsetele võimalustele on keskmine ja riigivalitsemisele pigem kaudne. Viimast ei käsitle konkreetset ka ükski meede, mistõttu piirduakse siinkohal mõjude üldise kirjeldusega.

KESKKONNAHOID JA KLIIMA

Transpordil on olulised negatiivsed mõjud elu- ja looduskeskkonnale. Arengukava eesmärk on neid mõjusid kas vähendada või nende kasvu ohjata, lähtudes seejuures EL vastavatest eesmärkidest.

Transpordisektor on üks peamisi energiakulu põhjustavaid sektoreid. Energiakasutusest ja sellega seotud kasvuhoonegaaside emissioonist sõltub transpordi mõju globaalsele soojenemisele ja kliimamuutustele. Peamise kasvuhoonegaasi – CO₂ – koguheidete on transpordisüsteemi säästlikkuse üks n-õ võtmenäitajatest, mis viitab kogu transpordisüsteemi säästlikkusele, energiatõhususele ja fossiilkütustest sõltuvusele ning ka teiste saasteainete heitkogustele. Arengukavas on (vastavalt ELi eesmärgile) seatud eesmärk, et 2020. aastal ei ületa transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside (KHG) heitkogused 2005. aasta taset rohkem kui 11%, mida kavandatud meetmete ja tegevuste elluviimisega ei saavutataks. Seega võib öelda, et arengukava aitab mõju kliimamuutusele ohjata, aga mitte vähendada (olles samas kooskõlas EL-i seatud sihttasemega), kuna liikumisvõimalusi on vaja parandada. Pikemas perspektiivis on EL-i eesmärk suurendada taastuvate energiaallikate kasutust ning sellest tulenevalt võib eeldada, et pärast 2020. aastat hakkab Eesti transpordisüsteemi mõju kliimamuutustele vähenema. Valdav osa mõjudest on tingitud maanteetranspordist, millest omakorda moodustavad enamuse sõiduautokasutusega seotud mõjud, mis sõltuvad eelkõige läbisõidust ja keskmisest CO₂-heitest. Seetõttu on looduskeskkonnale avalduva mõju vähendamiseks kavandatud neli tegevussuunda: liiklusnõudluse ohjamine, säästlike liikumisviiside eelistamine autokasutusele, uute tehnoloogiate, sh alternatiivsete kütuste kasutusele võtmine ning negatiivsete mõjude leevendamine. Elukeskkonna puhul lisandub veel universaalse disaini põhimõtete rakendamine, mis aitab luua kasutajale atraktiivsemat ning elukeskkonda sobivamat liikumiskeskonda. Keskkonnahoid ja kliima, sh neid puudutavad meetmed ja mõõdikud, on täpsemalt kirjeldatud alaeesmärgis 4 – transpordi keskkonnamõjude vähendamine.

Kliimamuutustega arvestamise osas ei ole välja toodud eraldi tegevust. Küll aga kajastub see arengukava läbivate põhimõtete hulgas. Sellest tulenevalt peab nt taristu ehitamisel arvestama sademetega, ülejutusvõimalustega jms. Täpsema ülevaate keskkonnahoiu ja kliimaga seonduvast annab arengukavale koostatud keskkonnamõjude strateegiline hinnang.

VÕRDSED VÕIMALUSED

Võrdsete võimaluste tagamine liikumisvajaduste rahuldamisel on välja toodud esimese põhimõttena arengukava eesmärkide peatükis. Kuigi aastaks 2020 ei ole realistlik ümber ehitada kogu taristut ja täielikult välja vahetada veeremit, et võimaldada kõikide inimeste vajadustega arvestamist, seatakse eesmärgiks järk-järgult selles suunas liikuda. Seega peavad uus ehitatav taristu ja soetatav veerem üldjuhul vastama universaalse disaini põhimõtetele. Antud teema läbib ka arengukava teisi peatükke. Alaeesmärk 1, mugav ja nutikas liikumiskeskond, seab eesmärgi luua liikumiskeskond, kus liikumisvajadust rahuldatakse eelistatult kõigile kättesaadaval moel. See tähendab, et ruumi ja liikumisvõimaluste kavandamisel eelistatakse jalgsi (sh ratastooliga), rattaga ja ühistranspordiga liikujaid, kuna need liikumisviisid on suuremale osale inimestest kättesaadavad kui auto kasutamine.

Võrdsete võimaluste tagamisega on enim seotud ühistranspordi peatüki meede 5.4 (Ühistranspordi integreerimine ja ligipääsu parandamine), mille raames kavandatakse järgmisi tegevusi: ühistranspordipeatuste ühenduste ja ligipääsu

parandamine; järk-järguline üleminek liikumispuuetega inimeste teenindamiseks sobilikule veeremile; kuulmis- ja nägemisvaegusega inimestele sobilike infosüsteemide kasutuselevõtt.

INFOÜHISKOND

Transpordisektori nutikamaks muutmine on samuti üks arengukava läbivatest põhimõtetest. Selle eesmärk on liikumise mugavamaks, ohutumaks ja säästlikumaks muutmine nii olemasolevate IKT-lahenduste abil kui ka uute rakenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtmine. IKT-lahendused soodustavad mugava ja atraktiivse liikumiskekkonna kavandamist ja loomist ning aitavad seeläbi kaasa ka võrdsete võimaluste tagamisele. See tähendab, et mõju infoühiskonnale on eelkõige läbi IKT rakenduste kasutamise. Samas töötatakse sealjuures kindlasti välja ka uusi lahendusi, mis mõjuksid positiivselt Eesti IKT ettevõtete arengule. Hetkel nähakse seejuures kõige suuremat potentsiaali kaardirakenduste ja mobiilpositsioneerimise valdkondades. Eestil on potentsiaal olla ka uute arenduste välja töötamise ja katsetamise kohaks välismaistele ettevõtetele, nt tänu tihedale elektriautode kiirliidajate võrgule. Konkreetseid tegevusi kajastab meede 1.4 (Intelligentsete transpordisüsteemide arendamine). Siiski võib eeldada, et mõju infoühiskonna arengule on väiksem kui keskkonnale ja regionaalarengule.

REGIONAALARENG

Arengukaval on oluline mõju regionaalarengule. Seetõttu on tasakaalustatud regionaalse arenguga arvestamine ka üks arengukava läbivaid põhimõtteid ning suur osa investeeringutest ja iga-aastastest kuludest on sellega seotud. Liikumisvõimaluste tagamisel on regionaalarengule sarnane mõju nagu kogu riigi arengule – ettevõtlust ja sotsiaalset arengut toetav. Kõige olulisem transpordisüsteemi osa, mis aitab rahuldada esmatähtsa igapäevase liikumisvajaduse ja tagab Eesti erinevate piirkondade omavahelised ühendused, on teedevõrk. Teeliiklus on kriitilise tähtsusega just hajaasustusega piirkondades, kus pole majanduslikult mõistlik pakkuda raudteeühendust ega tihedat bussiliiklust. Teehoiu puhul lähtutakse põhimõttest, et rahvusvaheliste trasside kõrval oleksid head ühendused eelkõige maakonnakeskuste vahel.

Enamik ühistranspordi toetustest ja investeeringutest on seotud üleriigilise ja regionaalse liikumisega, et tagada maakonnakeskustele võimalikult head ühendused pealinnaga ning toimepiirkonna keskustele nende tagamaaga. Regionaalse tasakaalustatuse seisukohast tuleb kõige olulisemaks muudatuseks lugeda rongiliikluse mahu suurenemist koos uute rongide kasutuselevõetuga ning jätkuvat panustamist raudteede arendamisse, et vähendada liikumiseks kuluvat aega. Selliselt tekib rohkem senisest kiiremaid ja mugavamaid ühendusi, mis parandavad märgatavalt eelkõige kaugemate piirkondade ja pealinna vahelist ühendust.

Kõige tugevamalt puudutavad regionaalarengut meetmed 2.1 (Teede jaotuse täpsustamine ja teehoiu rahastamise tagamine), 2.2 (Teede seisukorra parandamine) 5.1 (Üleriigiliste ühistranspordiühenduste arendamine), 5.2 (Regionaalsete ühistranspordiühenduste arendamine) 5.3 (Kohalike ühistranspordiühenduste arendamine). Meetmete täpsemad kirjeldused on toodud alaeesmärkide 2 ja 5 juures (sh mõõdikud).

RIIGIVALITSEMINE

Mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste tööle on väike ja valdavalt kaudne. Siiski nähakse arengukavas ette regionaalse (hetkel maakonnasisese) ühistranspordi korralduse üleviimine maavalitsustelt ühistranspordikeskustesse või Maanteeametisse. Samuti juhitakse arengukavaga tähelepanu sellele, et riigiasutuste asukohavalikul tuleb arvestada selle kättesaadavust ja mõju liikumisenõudlusele. Lisaks täpsustatakse riigi ja kohalike teede jaotust, sh linnu läbivate trasside osas, kuna aja jooksul on see erinevates Eesti piirkondades kujunenud erinevatel alustel. Selle tulemusel ei muutu küll teehoiu põhimõtted, kuid võib muutuda teehoiu eelarve maht riigi ja konkreetsete kohalike

omavalitsuste jaoks. Kuigi muudatused tervikuna ei ole tõenäoliselt ulatuslikud, võib mõju teatud kohalikele omavalitsustele olla märkimisväärne.

Lisa 1.

ARENGUKAVA MEETMETE RAAMES ELLU VIIDAVAD OLULISEMAD INVESTEERINGUD

Projektide nimekiri on indikatiivne ja võib muutuda sõltuvalt projektide maksumusest, tasuvusanalüüsist, keskkonnamõjude hinnangutest, kohalike omavalitsuste kaasrahastamise võimekusest jm.

Alaeesmärgid ja meetmed	Projekti nimetus
Alaeesmärk 1: MUGAV JA NUTIKAS LIIKUMISKESKKOND	
1.1 SUNDLIIKUMISTE ASENDAMINE	
1.2 SUNDLIIKUMISTE VÄHENDAMINE	
1.3 SÄÄSTLIKUMA LIIKUMISVIISI EELISTAMINE	Linnalise liikuvuse projektid vastavalt KOV-de ettepanekutele.
2. KVALITEETSED TEED JA SUJUV LIIKLUS	
2.1 TEEDE JAOTUSE TÄPSUSTAMINE JA TEEHOIU RAHASTAMISE TAGAMINE	
2.2 TEEDE SEISUKORRA PARANDAMINE	Linnu läbivad TEN-T võrgu teed:
	Tartu idapoolse ringtee II etapp: Ühendus Lammi tn - Räpina mnt
	Maanteeameti projektid:
	Väo liiklussõlme ehitus
	Kostivere (Jõelähtme) kogujateede ehitus
	Sillamäe linna lõik, sh maantee ja raudtee eritasandiline ristumine
	Kose-Võõbu 2+2 maantee ehitus
	Põltsamaa - Tartu möödaskõiguste rajamine
	Ilmatsalu ring - Viljandi ring (Raja tänav)
	Variku viadukt - Raja tänav
	Tatra - Otepää - Sangaste (Tatra org) möödaskõiguste ehitus
	Tallinna piir - Topi sõlme ehitus (ka.)
	Ääsmäe - Kernu maanteelõigu möödaskõiguste ehitus
	Kernu ümbersõidu ehitamine
	Nurme õgvenduse ehitamine
	Pärnu - Tammiste teelõigu rekonstrueerimine
	Türi linna lõigu rekonstrueerimine
	Tallinna ringtee Keila lõik, sh Keila jõe silla ehitamine
	Väo-Jüri liiklussõlme ehitus
	Kanama -Keila maanteelõigu rekonstrueerimine
	Jälgimäe viadukti ehitus
2.3 LIIKLUSKORRALDUSE PARANDAMINE	
3. LIIKLUSKAHJUDE VÄHENEMINE	
3.1 LIIKLUSOHUTUSE PARANDAMINE	

4. TEETRANSPORDI KESKKONNAMÕJUDE VÄHENEMINE	
4.1 ALTERNATIIVSETE KÜTUSTE KASUTUSELEVÕTU SOODUSTAMINE TEETRANSPORDIS	
5. MUGAV JA KAASAEGNE ÜHISTRANSPOORT	
5.1 ÜLERIIGILISTE ÜHISTRANSPORDIÜHENDUSTE ARENDAMINE	SADAMAD
	Saartega ühenduse pidamiseks vajalike riigile kuuluvate sadamate investeringud (täpsed investeringud tuuakse rakendusplaanis, võimalikud eelised on nt Sõru sadama kai pikendus ja kaitsemuul, Triigi sadam kai rekonstrueerimine ja süvendus, Sviby sadamahoone ehitus, Kihnu sadama loodemuuli rajamine, Naissaare olemasoleva sadama rekonstrueerimine, Heltermaa sadama 2. Kai, Rohuküla sadama 2. Kai)
	RONGIÜHENDUSED
	Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine
	Tallinn-Rapla kiiruste tõstmine ja läbilaskvuse suurendamine
	Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine
	LAEVAD
	Sõru-Triigi liin
	Rohuküla-Heltermaa liin
5.2 REGIONAALSETE ÜHENDUSTE ARENDAMINE	Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere kapitaalremondi II etapp
	Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere liiklusjuhtimissüsteemi rekonstrueerimine
5.3 KOHALIKE ÜHENDUSTE ARENDAMINE	Projektid vastavalt KOV-de ettepanekutele
5.4. ÜHISTRANSPORDI INTEGREERIMINE JA LIGIPÄÄSU PARANDAMINE	Ühistranspordipeatuste ühendamine kohaliku liikumiskeskonnaga
6. TURISMI JA ETTEVÕTLUST TOETAVAD RAHVUSVAHELISED REISIÜHENDUSED	
6.1 LENNUÜHENDUSTE ARENDAMINE	Tallinna Lennujaam: investeringud lennuohutussüsteemi ja keskkonnamõjude vähendamise
	Tallinna Lennujaama ühendamine raudtee ja Tallinna linna ning Vanasadamaga
6.2 LAEVAÜHENDUSTE ARENDAMINE	Vanasadama ühendamine Tallinna kesklinna ja teiste transpordiliikidega
6.3 MAANTEEÜHENDUSTE ARENDAMINE	
6.4. REISIRONGIÜHENDUSTE ARENDAMINE	
7. RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO LISANDVÄÄRTUS ON SUURENENUD	
7.1 KAUBAVEOKS VAJALIKU TARISTU ARENDAMINE	Narva piiripunkti raudtee röntgenseadme soetamine
	Tallinna Vanasadama ja Russalka ristmiku ühendamine - "Reidi tee"
	Hundipea sadama rekonstrueerimine II etapp
7.2 RAHVUSVAHELISI VEDUSID SOOSIVA ÕIGUSRUUMI ARENDAMINE	