

**Majandus- ja
Kommunikatsiooniministeerium**

**Transpordi arengukava
2006-2013**

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. EESTI TRANSPORDI OLUKORD	6
1.1 TRANSPORDISEKTORI ÜLDISED ARENGUSUUNAD	6
1.2 SENINE TRANSPORDIPOLIITIKA.....	8
1.3 TRANSPORDISÜSTEEMI ANALÜÜS.....	8
2. TRANSPORDI ARENGUKAVA	18
2.1 TRANSPORDIPOLIITIKA VISIOON.....	18
2.2 TRANSPORDI ARENGUKAVA PRIORITEEDID	21
2.3 TRANSPORDI ARENGUKAVA EESMÄRGID JA MEETMED.....	22
VISIOON 1 Transpordi planeerimise, rakendamise ja järelvalve süsteem on tõhus	22
Eesmärk 1 Muuta transpordi planeerimise, rakendamise ja järelvalve süsteem tõhusaks.....	22
Meede 1.1 Transpordipoliitika rakendamise süsteemi korrastamine.....	22
Meede 1.2 Transpordi riikliku finantseerimise süsteemi uuendamine	24
Meede 1.3 Ministeeriumiväliste osapoolte kaasamine transpordipoliitika väljatöötamise ja järelvalve protsessi.....	25
VISIOON 2 Riigi infrastruktuur on kvaliteetne	26
Eesmärk 2 Arendada riigi transpordi infrastruktuuri, et see vastaks paremini elanike ja ärikeskkonna vajadustele	26
Meede 2.1 Teede arengu tagamine	26
Meede 2.2 Raudtee infrastruktuuri jätkusuutlikkuse tagamine	27
Meede 2.3 Meretranspordi infrastruktuuri arengu tagamine	28
Meede 2.4 Lennutranspordi infrastruktuuri arengu tagamine	29
Eesmärk 3 Aidata kaasa ruumilise tasakaalu saavutamisele ja riigisiseste arenguerisuste vähendamisele.....	31
Meede 3.1 Piirkondade vaheliste ühendusvõimaluste parandamine	31
Meede 3.2 Inimeste liikumisvajaduse ja autost sõltuvuse vähendamine.....	32
Eesmärk 4 Kasutada riigi ressursse elanikkonna liikumisvajaduse rahuldamisel ning julgeoluku tagamisel efektiivsemalt.....	34
Meede 4.1 Tsiviil-militaarse koostöö arendamine.....	34
VISIOON 3 Transpordisektori negatiivsed keskkonnamõjud on vähenenud	35
Eesmärk 5 Minimeerida transpordisektori kahjulikud mõjud keskkonnale ja tervisele	35
Meede 5.1 Väliskulude sisestamise põhimõtte rakendamine	35
Meede 5.2 Keskkonnasõbralike tehnoloogiate kasutuselevõttstimuleerimine	36
Meede 5.3 Transpordi poolt põhjustatud negatiivsete keskkonnamõjude ennetamine ja tagajärgede leevendamine	37

VISIOON 4 Transport on ohutu ja turvaline	39
Eesmärk 6 Tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus	39
Meede 6.1 Liiklusohutust reguleeriva seadusandluse korrastamine ja rakendamine	39
Meede 6.2 Ohutu ja turvalise liikluse infrastruktuuri kujundamine	40
Meede 6.3 Liikluskasvatuse parandamine	42
Meede 6.4 Järelevalve parandamine regulatsiooni täitmise üle	43
VISIOON 5 Ühistranspordi ja kergliikluse kasutamine on muutunud mugavamaks ja populaarsemaks	45
Eesmärk 7 Arendada ühistransporti ja kergliiklust, et tagada võimalused liikumisvajaduse jätkusuutlikuks rahuldamiseks	45
Meede 7.1 Ühistranspordi üleriigilise koordineerimise ja järelevalve tõhustamine	45
Meede 7.2 Ühistranspordi konkurentsivõime tõstmine	46
Meede 7.3 Kergliikluse soodustamine	47
VISIOON 6 Veondusturg toimib efektiivselt ja Eesti transpordiettevõtted on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised	49
Eesmärk 8 Täiendada ausat konkurentsi soodustavaid reegleid ja parandada tingimusi transporditeenuste pakkumiseks transpordi infrastruktuuril	49
Meede 8.1 Regulaarne mõjuanalüüs transpordi reguleerivale seadusandlusele	49
Meede 8.2 Järelevalve tagamine turu toimimist reguleeriva seadusandluse täitmise üle....	50
Eesmärk 9 Tõsta reisijate ja kaupade veoga seotud transpordiettevõtluse, sh Eestit läbiva transiidikoridori konkurentsivõimet ning aidata kaasa transporditeenuste ekspordi suurendamisele ja transpordiettevõtluse arendamisele	51
Meede 9.1 Kaubanomenklatuuri ja vedude geograafia mitmekesistamine tagades transpordi teenindava infrastruktuuri arengu	51
Meede 9.2 Infotehnoloogiliste ning sidesüsteemidel baseeruvate lahenduste arendamine .	52
Meede 9.3 Rahvusvahelise ning siseriikliku koostöö ja konkurentsi arendamine	53
2.5 ARENGUKAVA ELLUVIIMISE SEIRE JA JUHTIMINE	55
2.6 MÄRKSÕNALOEND	58
<u>LISA 1: PRIORITEEDID</u>	<u>59</u>
1. RAHVUSVAHELISE TÄHTSUSEGA TEGEVUSSUUNAD	59
2. SISERIIKLIKU TÄHTSUSEGA TEGEVUSSUUNAD	62
<u>LISA 2: ÜHISTRANSPORDI ARENGUPROGRAMM</u>	<u>65</u>

SISSEJUHATUS

Transpordisüsteemi esmane ülesanne on tagada kõikidele inimestele (sh vähenenud liikumisvõimega inimestele) ja ettevõtetele juurdepääs nende igapäevategevuseks vajalikele objektidele. Seega on efektiivne transpordisüsteem majandus- ja sotsiaalarengu üheks oluliseks eeltingimuseks. Efektiivne transpordisüsteem tähendab korrasolevaid ja rahvusvahelistele normidele vastavaid teid, ummikuteta ja ohutut liikluskorraldust, kiireid ja efektiivseid transpordivahendeid, tarbijasõbralikku ühistranspordikorraldust, turvalist liikluskeskkonda kergliiklusele, kaasaegsete logistikateenuste rakendamist, minimaalseid tolliformaalsuseid, koostalitlust välisriikidega, efektiivset ja õiglast seadusandlust ning maksupoliitikat, info kiiret liikumist ja paljut muud.

Teisalt eeldab majanduse efektiivne toimimine mitte transpordi kui eraldi majandussektori kiiret arengut, vaid transpordikulude optimeerimist igal tasandil, seal hulgas asjatu transpordivajaduse vältimist. See tähendab liikumisvajaduse vähendamist ja hajutamist, aga ka efektiivset logistikat ja iga kaubaliigi veoks kõige sobivamate veovahendite kasutamist. Olulisteks märksõnadeks on erinevate veoliikide vaheline koostöö. Transpordi ekstensiivse arenguga võib kaasneda elukvaliteedi langus. Seetõttu tuleb transpordi arengule esitada keskkonna- ja inimsõbralikkusest lähtuvad nõuded ning realiseerida ühiskonnale vajalikud transpordiprojektid optimaalses mahus, tekitades seejuures keskkonnale võimalikult vähe kahju ning korraldades veoprotsessi võimalikult turvaliselt. Nii saavutatakse aktsepteeritud arenguprotsessi eesmärk - säästva ja jätkusuutliku ühiskonna ülesehitamine.

Käesolev Transpordi arengukava aastateks 2006 – 2013 (edaspidi Arengukava) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks järgneva kümnekonna aasta jooksul.¹ Transpordi arengukavas sätestatakse suunad ja põhimõtted valdkonna üldküsimumste lahendamiseks. Samuti on see dokument aluseks täiendavate uuringute läbiviimiseks, sektorspetsiifiliste tegevuskavade koostamiseks, seadusandliku keskkonna analüüsiks ja vajadusel muudatuste väljatöötamiseks transpordivaldkonna reguleerimisel. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007 – 2013². Identifitseeritud on olulisemad tegevussuunad lähiajaks, kuid täpsed tegevused tuuakse välja iga-aastaselt koostatavates rakendusplaanides ning mida täpsustatakse jooksvalt läbi viidatavate uuringute alusel. Detailsema rakendusplaani võtab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium edaspidi aluseks oma taotluste tegemisel Riigieelarvesse ja Riigi Eelarvestrateegiasse

Arengukava on järjeks Transpordi arengukavale aastateks 1999-2006. Arengukava koostamisel on võetud arvesse tootmise, kaubanduse ja transpordisektori kiiret globaliseerumist, Euroopa Liidu transpordipoliitikat ja Eesti transpordisektorit puudutavaid uuringuid. Oluliseks dokumendiks transpordivõrgustike arendamisel on Ühtekuuluvusfondi kasutamise kava transpordisektoris 2004 – 2006, kus on sätestatud Euroopa Liidu vahenditest kaasfinantseeritavad investeeringud trans-Euroopa võrgustiku (*TEN-T/Trans-European Network*) transpordikoridoride arendamiseks. Samuti on arvestatud Arengukavas dokumendi “Eesti riiklik arengukava Euroopa Liidu struktuurifondide kasutuselevõtuks – ühtne programmdokument 2003-2006” põhimõtete ja tegevustega ning Teehoiukava aastateks 2006 – 2009. Arengukava koostamisel on võetud arvesse ka Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis aastateks 2003-2015 püstitatud liiklusohutuse arengu eesmärgid ja nende

¹ Transpordi arengukava uuendatakse hiljemalt kolmandal aastal pärast arengukava või selle uuenduse heakskiitmist.

² Euroopa Liidu vahendite kasutamist planeeritakse seitsmeaastaste perioodidena – järgmiseks perioodiks on ajavahemik 2007 – 2013.

realiseerimise abinõud, samuti Üleriigilises planeeringus Eesti 2010 esitatud tegevussuunad. Arengukavale on koostatud keskkonnamõtjude strateegiline hindamine³. Transpordi arengukava on seotud mitmete keskkonna-, regionaal- ja sotsiaalpoliitika-, energeetika- ja ettevõtlusalaste arengukavadega. Üheks arengukava osaks on ka Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010, kus on esitatud konkreetsed eesmärgid ja tegevused ühistranspordi arendamiseks Eestis.

Käesoleva arengukava ja riikliku transpordipoliitika elluviijaiks Eestis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, tema valitsemisala ametid ja hallatavad riigiasutused koostöös teiste valitsus- ja riigiasutustega, kohalike omavalitsusasutuste, veondusettevõtjate liitude ja asjakohaste mittetulundusühingutega.

Arengukava rahastamisel lähtutakse praegu 2006. aasta riigieelarves selleks ettenähtud kulubaasist, 2007 riigieelarve eelnõust, kehtivast Riigieelarve Strateegiast ning 2007-2010 Riigieelarve Strateegia eelnõust. Tulevikuks nähakse ette transpordimaksude sihtotstarbelise kasutamise põhimõtte järjekindlat rakendamist. Samuti võidakse selget tulu genereerivate või oluliste sotsiaalmajanduslike ning regionaalsete investeerimisprojektide puhul, mis praegusesse finantsraamistikku ei mahu, ette näha täiendavat rahastamist laenude arvelt. Rahastamisallikatena nähakse lisaks siseriiklikele ressurssidele ette EL struktuurifondide, Euroopa Liidu TEN-T programmi eelarve, EL abiprogrammide ja erainvesteeringute kaasamist.

Käesolev arengukava näeb ette, et riik sekkub transpordisektori arendamisse läbi sihtotstarbeliste toetuste, investeeringute, teenuste ostmise, õigusliku regulatsiooni loomise ja järelevalve teostamise. Lisaks tuuakse välja riigi rolli informatsiooni levitamisel avaliku arvamuse kujundamiseks ning transpordipoliitiliste tõekspidamiste ja abinõude selgitamiseks. Riigil on veel võimalik mõjutada transpordipoliitika elluviimist läbi maakasutuse planeerimise ning riigi omandis olevate äriühingute.

Oluliseks tegevuseks käesolevas arengukavas on transpordisektori trendide süstemaatiline analüüs. Nähakse ette mitmeid sektorianalüüse, samuti olulisi suuri uuringuid (nt väliskulude sisestamise uuring, raudteenõudluse uuring, ühistranspordi kulustruktuuri uuring jne) ning oluliste rakendusmeetmete juures plaanitakse hakata läbi viima iga-aastaseid mõjuhinnanguid. Arengukava mõjukuse hindamiseks nähakse mitmetes sektorites ette kasutajate ning transpordiettevõtete rahuolu-uuringute läbiviimise.

Arengute edendamiseks nähakse ette investeeringud infrastruktuuri ning omavalitsuste investeeringute toetamine. Riigieelarvest toimub riigi omandis olevate teede remont ja hooldamine, samuti osutatakse riigile kuuluvate äriühingute poolt mitmesuguseid transpordialaseid avalikke teenuseid nagu näiteks lennujuhtimine, lootsimine, jäämurdmine, liiklusjärelvalve ja tehniline järelvalve.

Eesti transpordisüsteemis on oluliseks asjaoluks, et omavalitsused omavad teede ja tänavate võrgustikke ning rajavad, remondivad ja hooldavad neid vastavalt oma tulubaasile. Käesolev transpordi arengukava ei käsitle otseselt kohalike omavalitsuste infrastruktuuri. Investeeringusotsused kohaliku infrastruktuuri osas langetatakse omavalitsuse tasandil. Omavalitsuste territooriumidel kulgevad ka riigimaanteed lõigud (nt transiidikoridoride osad, maanteed ja sadamate ühenduslõigud) ning on oluline, et riik nende lõikude arendamises, hooldamises ja nendel lõikudel ühistransporditeenuste arendamisel osaleks.

Arengukava ei käsitle riiklike transpordi ja transpordiinfrastruktuuri ettevõtete võimalikku erastamist ega börsile viimist.

³ Keskkonnamõtjude strateegilise hindamise viis läbi SEI-Tallinn, töörühma juhiks oli ekspert Kaja Peterson (litsents KMH0054).

1. EESTI TRANSPORDI OLUKORD

1.1 TRANSPORDISEKTORI ÜLDISED ARENGUSUUNAD

Majandusareng on loogiliselt ja oodatult toonud kaasa kiire autostumise, samuti veovajaduse ja transporditeenuste pakkumise suurenemise. Töökohad, kaubandus, teenindus ja kultuuriasutused koonduvad keskustesse, elukohad paiknevad aga suurel määral väljaspool keskusi. See toob kaasa üha suurema vajaduse liikuda, millega kaasneb transpordile tehtavate kulutuste osakaalu tõus keskmise leibkonna kulutuste kogusummas ja ühiskonnas tervikuna.

Eesti transpordisektor globaliseerub maailmas

Transpordisektori omapära peitub selles, et kõik selle osised toimivad tihedas koostöös, kusjuures transpordi tegevus avaldab suurt mõju praktiliselt kõigile ülejäänud majandusharudele ja teenindussektorile. Reisijate veondus toob Eestisse miljoneid turiste, kes toovad raha kaubandusele, teenindusele, hotellindusele jne. Ühistranspordita ei pääseks inimesed tööle ega kooli, suuremates linnades seiskuks kogu liiklus. Samuti on erinevad transpordisektorid omavahel tihedalt seotud võimaldades niimoodi erinevate transpordiliike sünergias suurendada transpordisektori efektiivsust.

Eesti transpordisektor on mõjutatav mitte üksnes riigi seest vaid ka väljastpoolt. Eesti transpordisektorit iseloomustab vaba turulepääs liini- ja juhuvedudele, infrastruktuuri teenustele ja operaatoritegevusele. Selle mõju tunnetavad paljud rahvusvahelisel veondusturul osalevad ettevõtted üha karmistuva konkurentsi näol. Globaalses konkurentsis on vajalik transporditeenuste majandusliku tõhususe suurendamine ning toimivate süsteemide hindamine ning intermodaalsuses tuleneva sünergia ärakasutamine .

Transpordisektori osa sisemajanduse koguproduktis ja tööhõives

Nagu sissejuhatuses rõhutatud, on transport pea igasuguse majandustegevuse võimaldaja, kuid lisaks on see ka eraldivõetuna oluline majandusharu. Hinnates Statistikaameti andmeil Eesti sisemajanduse koguprodukti (SKP) tegevusalade kaupa jooksevhindades, selgub, et veonduse osa moodustab lisandväärtusest 3,7%⁴ ning transpordi abitegevused 5,4%. Transpordiliikide lõikes jaguneb SKP järgmiselt: 66% maanteetransport, 21% raudteetransport, 4% meretransport ja 9% lennutransport. Tööhõives moodustavad transport ja transpordi abitegevustega hõivatud (vanuses 15-74 a.) 7% kogu hõivatutest (aastakeskmiselt 45 000 inimest).

Transporditeenuste ekspordil on oluline roll Eesti välismajandusbilansi tasakaalustajana. Veoteenuste ekspordi ja impordi bilanss on olnud pidevalt positiivne, andes olulise panuse jooksevkonto defitsiidi vähendamiseks. Eesti Panga andmeil oli transporditeenuste üldbilanss 6 036,2 mln krooni, millesse suurima panuse (45,4%) andis meretransport.

Seega on transpordisektor küllaltki suur panustaja Eesti sotsiaalmajanduslikku arengusse ning probleemid transpordisektoris mõjutavad oluliselt ka teisi tööstusharusid ja elualdkondi. Transport teenindab kõiki ülejäänud majandus- ja sotsiaalelu valdkondi, kuid samal ajal ka tarbib nende poolt pakutavaid teenuseid.

⁴ 2005. aasta andmetel. Edaspidi kasutatakse peamiselt arvnäitajaid aastast 2005, kui ei ole täiendavalt lisatud mõni teine konkreetne aastaarv.

Reisijate ja kaupade vedu

Eesti peamised väliskaubanduspartnerid on Põhjamaad, Läti, Leedu, Venemaa ja Lääne-Euroopa riigid. Rahvusvahelises kaubaveos domineerib 88%-ga raudteetransport, millele järgneb maanteetransport 9% ning meretransport 3%-ga.

Kaupade eksport ja import lääne, põhja ja lõuna suunas toimub peamiselt mööda merd ja maanteetranspordi võimalusi kasutades, marginaalsel määral ka lennutranspordiga. Puudub regulaarne reisirongiühendus Lätiga. Kaubad toimetatakse reeglina Muuga, Tallinna, Paldiski, Kunda ja Pärnu sadamatesse või viiakse autotranspordiga Läti kaudu Euroopa riikidesse, kasutades peamiselt Tallinn-Ikla, või Venemaale mööda Tallinn-Luhamaa ja Tallinn-Narva maanteid. Mõningane kaubamaht toimetatakse ka üle Valga piiripunkti. Kuna Eestisse saabunud ning siit lähetatud eksport-, import- ja transiitkaupade vedu toimub valdavalt (~90%) multimodaalses veohelaskes (laev - rong või rong - laev), siis on transiitvedude maht ja veoste sortiment raudteel sarnane sadamaid läbivate kaubavooludega. Intermodaalsete vedude maht on ligikaudu 9,2%.

Peamine hulk väliskülastajaid tuleb Eestisse läbi sadamate, mille kaudu saabus 3,76 miljonit reisijat ja lahkus 3,43 miljonit. Eesti lennujaamu ja kopteriväljakuid läbis 1 472 729 reisijat ehk 34,5% rohkem võrreldes 2004 aastaga. Välislendudel oli neist 1377,8 tuhat.

Eesti transpordikorraldust mõjutavad regionaalsed tegurid

Eesti on hõredalt asustatud ning majanduslikult kiirelt arenev riik, kus majandustegevus on kontsentreerunud suurematesse keskustesse. Lisaks on Eesti transiidiriik, vahendades ida-lääne suunal suuri kaubakoguseid. Riigisisese transpordikorralduse probleeme on otstarbekas vaadelda kahes kategoorias:

Suurtes keskustes ja nende ümbruses, samuti linnadevahelistel magistraalidel on transpordi infrastruktuur ülekoormatud. Tallinn ja tema lähiümbruskond on Eesti tähtsamaks transpordisõlmeks, kuhu suubuvad kõik peamised raudtee- ja maanteemagistraalid ning mere- ja õhuteed. Tallinnasse on koondunud peamised kauba- ja reisisadamad, raudteeterminaalid, samuti rahvusvaheline lennuväli ja suurima käibega autobussijaam.

Maapiirkondades on infrastruktuuri hooldamine kasutajate arvukust arvestades suhteliselt kulukas, samuti ei ole reeglina võimalik saavutada mastaabisäästu. Teedevõrgustiku hooldamiseks ja arendamiseks ettenähtud vahendid kuluvad praeguse infrastruktuuri korrasoleku taseme säilitamiseks, mitte aga kvalitatiivseks arendamiseks, seda olukorras, kus transpordi infrastruktuuri kvaliteet, veeremi tehniline tase ja liiklusohutus paljudel juhtudel tänapäeva majanduse vajadustele ja elanike ootustele. Samas on kvantitatiivselt ka maapiirkondade transpordi infrastruktuur suhteliselt arenenud ja võrreldav Põhjamaadega.

Transpordisektori keskkonnamõjud

Transpordisektori arendamisel on oluline silmas pidada ka tõsiasja, et transport omab mitmeid negatiivseid keskkonnamõjusid ning transpordi arengu planeerimisel on oluline neid ennetada ja minimeerida. Peamised kahjulikud mõjud keskkonnale on:

- Saastab õhku ja emiteerib globaalset kliimamuutust põhjustavaid aineid;
- Saastab pinnast ja vett raskemetallide ning naftasaadustega, aga ka olmejäätmetega;
- Tekitab tolmu, müra ning vibratsiooni;
- Õnnetuste korral on oht naftasaaduste ning teiste, sh. mürgiste ja muude ohtlike ainete keskkonda sattumiseks;
- Tarbib fossiilseid kütuseid ja teisi taastumatuid loodusvarasid;
- Tekitab jäätmeid, sh ohtlikke jäätmeid (kummid, akud, kasutatud õlid)
- Pärsib või takistab loomade liikumist ja killustab maastikku

1.2 SENINE TRANSPORDIPOLIITIKA

Senine transpordipoliitika tugineb Transpordi arengukaval aastateks 1999-2006, mis määratles transpordisektori arengustrateegia, transpordipoliitika põhiaspektid, püstitatud sihid ja ülesanded ning vahendid nende saavutamiseks. Sisuliselt oli tegemist dokumendiga, mis pidi tagama transpordisektori Euroopa Liiduga ühinemiseelse arengustrateegia elluviimise ning selleks vajaliku õigusliku ja institutsionaalse raamistiku jätkuva täiendamise ning *acquis communautaire*'ga ühtlustamise. Transpordi arengukava aastateks 1999-2006 kaotab käesoleva arengukava jõustumisega oma kehtivuse.

Euroopa Liiduga ühinemiseelisel perioodil viidi läbi transpordisektori restruktureerimine, alustati trans-Euroopa transpordivõrgu osaks saanud objektide arendamist ning harmoniseeriti suures osas Euroopa Liidu seadusandlus, et olla valmis kõigi liikmesriikidele laienevate kohustuste täitmiseks. Tugevdati merenduse, raudtee ja lennunduse valdkonna turureguleerimise, järelevalve, tehnokontrolli, ohutuse ja keskkonnakaitse võimekust.

Eesti on ühinenud enamuse rahvusvaheliste konventsioonidega, millega on tagatud Eesti ettevõtetele samaväärsed ettevõtlustingimused. Eesti transpordisektor on üks paremini Euroopa riikidega integreerunud majandusharusid. Tulemusena on Eesti ettevõtted sulandunud edukalt rahvusvahelisse koostöösse, toimivad riigisisesed ja eksport-importveod, Eesti on senini olnud edukas transiidikoridoride vahelises konkurentsisis.

Transpordivaldkonnas on toimunud olulised erastamised. Viimaseks suuremaks erastamiseks oli Eesti Raudtee enamusosaluse müük, mille tulemusena riigile jäi ettevõttes 34% osalus. Samuti võib tuua välja 2000.aastal alustatud ning 2003.aastaks lõpule viidud maanteehoiuorganisatsiooni reformi esimene etapp, mille eesmärgiks oli lahutada tellija ja töövõtja funktsioonid, rakendada maanteehoiul rohkem eraettevõtteid ning tõhustada nii teedevalitsuste kui riigiasutuste haldussuutlikkust.

Eestis on vähe tegeldud liikumise kasvu ohjeldamisega⁵ ning erinevate transpordiliikide vahelise ebasobiva jaotuse korrigeerimisega. Peamiste probleemidena on esile kerkinud ühistranspordi kohalike ja maakondlike liinide korraldusega seotud küsimused ning nõrk riiklik järelevalve reisijatevedu teostavate ettevõtjate üle.

1.3 TRANSPORDISÜSTEEMI ANALÜÜS

Käesoleva arengukava eesmärkide ja meetmete välja töötamisel kasutas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium olemasolevaid transpordisektori uuringuid ning analüüsis täiendavalt erinevaid transpordivaldkondi, võttes aluseks Eesti Statistikaameti ja Tolliameti andmed, Maanteeameti uuringud ja monitooringute andmed, maakondadelt kogutavad andmed ühistranspordi kohta ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt kogutavad transpordisektori andmed.

Peamised aluseks võetud uuringud on:

- Autopargi läbisõit Eestis (Maanteeameti tellimusel)
- Eesti ettevõtete juhtide arvamusuuringud (Eesti Konjunkturiinstituut)
- „Eesti maanteetranspordi väliskulud” (Eesti Roheline Liikumine)
- „Eesti transpordi väliskulud” (Taani uurimisfirma COWI)
- „Eesti tööjõu uuring” (Eesti Statistikaamet)
- „External Costs of Transport” (INFRAS/IWW)

⁵ Siin ei peeta silmas mitte liikumise võimaluste takistamist, vaid liikumisvajaduste vähendamist logistiliste meetodite teel ja ühistranspordi aktiivsema kasutamise propageerimist.

- „Liikluskäitumise monitooring” (IB Stratum)
- Liiklusohutus laste ja nende vanemate seas (Maanteeameti tellimusel)
- Liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine (Maanteeameti tellimusel)
- Liiklusõnnetuse majandusliku kahju määramine (Maanteeameti tellimusel)
- Kuidas suurendada mõju ja mõjutada käitumist” (Maanteeameti tellitud käitmusuuring)
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi riskianalüüs
- Mootorsõidukijuhtide koolitussüsteemi analüüs (Maanteeameti tellimusel)
- Rahulolu uuringud suviste ja talviste sõiduoludega teekasutajate hulgas (Maanteeamet)
- Study of Good Practice in Contracts for Public Passenger Transport (Euroopa Komisjoni tellimusel Colin Buchanan and Partners)
- TTÜ Teede Instituudi igaaastased uuringud
- Töö- ja puhkeaja järgimise uuring Eesti maanteetranspordi ettevõtetes (Maanteeamet)
- Vähima kuluga ühistranspordi liigi ja tüübi määratlemine Eesti maakonnaveole (Mall Villemi).
- Ühistranspordi juhtimisstruktuur (IB Stratum)
- Mitmed kavandatavate projektide (Saaremaa püsiühendus, Tallinna tramm, Rail Baltica) teostatavuse uuringud ja vahearanded

Arengukava näeb ette ka mitmete täiendavate uuringute ning analüüside läbiviimist ning nende alusel uute hindamismetoodikate väljatöötamist. Näiteks plaanitakse viia läbi ühistranspordi kulustruktuuriuuring, raudteenõudluse uuring, väliskulude sisestamise võimaluste uuring, ruumilise planeerimine ning transpordipoliitika integreerimise võimaluste analüüs, transporditeenuste kasutajate ja osutajate rahulolu-uuringud ning loomulikult konkreetsete projektide teostatavuse uuringud.

1.3.1 INFRASTRUKTUURI OLUKORD

Maanteetransport

2005. aasta 1. jaanuari seisuga oli Eestis 56 800 km maanteid, nendest riigi maanteid 16 459 km. Riigimaanteedest 9,7% moodustavad põhimaanteed, 14,5% tugimaanteed ja 75,5% kõrvalmaanteed. Kohalikke ja eramaanteid (mitteriigimaanteed) oli 37 188 km ning linnade tänavaid 3 153 km. Kattega teede pikkus suurenes aastaga 97 km ja on 8 694 km ehk 52,8% riigimaanteede üldpikkusest.

Riigimaanteedest on 7 765 km kruusateed ning 3 382 km omab asfalt- ja tsementbetoon- ning 3 963 km mustkatet. Tuhkbetooni all on 926 km ja pinnatud kruusateid 423 km.

Kiirteedeks peetavaid teid Eestis ei ole. Kogu registreeritud maanteevõrgu tihedus on 1 313 km 1000 km² kohta, millest riigimaanteede tihedus 380 km/1000 km² (ilma suuremate linnadeta). Seda võib lugeda võrreldes teiste riikidega üsnagi kõrgeks näitajaks.

Põhimaanteede keskmine ööpäevane liiklussagedus oli 2005.a. 3808 autot ööpäevas, tugimaanteedel 1279. Kuigi põhiteed moodustavad riigimaanteedest kõigest 9,7%, langeb neile 47% autode läbisõidust. Eesti suurima liiklussagedusega teelõik asub Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Tallinna linna piiril, kus liiklussagedus on 27 680 autot ööpäevas. Sellele jääb vaid pisut alla linnapiir Tallinn-Narva maanteel – 27 160 autot ööpäevas. Keskmise põhiteede liikluse koosseisust moodustavad 80% sõidu- ja pakiautod, 11% kerge- ja raskeveoautod ja 9% autorongid. Hoolimata suhteliselt kõrgest liiklustihedusest mõnedel teelõikudel, ei teki Eesti maanteedel tavaolukorras ummikuid, kus sõidukite kiirus märkimisväärselt langeks. Ummikud tekkivad tiptundidel Tallinna ja Tartu tänavatel, ristmikel ning linna viivate teede peamistes liiklussõlmedes.

Teekatete seisukord on kohati mitterahuldav, sest teehoiu alafinantseerimine viimase 10 aasta jooksul on viinud tõsise mahajäämuseni hooldus- ja katete taastusremondil. Teekatete kulum on ületanud taastamise. Suure osa teekatete seisundi näitajad ei vasta liiklejate ootustele.

Alates 2003.aastast loetakse riigieelarve koostamisel riigiteede rahastamise arvestusliku määra sisse kõik rahastamisallikad – nii eraldised eelarvest, laenu, EL abi kui ka omavahendid. Seega on kütuseaktsiisist teedele suunatav osa⁶ seda väiksem, mida suurem on välisabi osakaal. Kuna välisabi vahenditega rekonstrueeritakse põhimaanteed, siis on olukord järsult halvenenud tugi- ja kõrvalteedel. Mahajäämuse likvideerimiseks on remonditööde aastavajadus on Maanteeameti hinnangul järgmine: ülekatetel 450 km, pindamisel 1500 km; kruusateede remondil 2200 km.

Raudteetransport

Eesti raudteeliinide kogupikkus on 1026 km, millest avalikke raudteid on 968 km. Avaliku raudteeliinivõrgu tihedus on 21,4 km/1000 km². Selle näitaja poolest on Eesti Euroopas väikseima raudteetihedusega riikide hulgas. Raudtee on elektrifitseeritud üksnes Tallinna lähiümbruses, elektrifitseeritud raudtee osakaal moodustab kogu raudteeliinide võrgust vaid 13,6%.

Raudtee infrastruktuur ja selle opereerimine on Eestis erastatud, AS Eesti Raudtee raudteeliinide kogupikkus ulatub 684,9 km-ni, sealhulgas kahe rajalisi teelõike on 107,3 km ja elektrifitseeritud teelõike 132,2 km. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS omab 360,9 km raudteid, millest 275,8 km moodustavad peateed. Tallinna raudteesõlmest saavad alguse kolmes peasuunas kulgevad ja omakorda hargnevad raudteeliinid, millel on 66 raudteejaama. Elektriraudtee AS opereerib AS Eesti Raudtee raudteevõrgul, kus ta kasutab elektrifitseeritud raudteeliine kokku 132 km ulatuses ning korraldab elektrirongidega reisijatevedu Tallinnas ja Harjumaal. Suurema kaubaveomahuga peamiselt tehnoloogilist põlevkivivedu teostav AS Põlevkivi Raudteed ja teised väiksemad ettevõtted omavad raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole määratud avalikuks kasutamiseks. AS Põlevkivi Raudteed raudteevõrgu pikkus on üle 200 km.

Kiiresti kasvanud rahvusvahelised transiitveod on tõstnud koormust liinidel Tallinn-Narva ning Tallinn-Tartu-Petseri ning üheks probleemiks on kujunenud raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime piiratus piirijaamades. See on tingitud Narva jaama madalast läbilaskevõimest, samuti piirijaama puudumisest Kagu-Eestis, mille tõttu kaubarongide tehniline kontroll toimub Venemaa piirijaamas Petseris.

Transiitrongide pikkused mõjuvad pärssivalt läbilaskevõimele lõikudel kus puudub kahe rajaline tee (Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Petseri) või ei ole piisavalt kohtumisvõimalusi. Investeeringute ebapiisavusest tingituna ei ole rööbasteede üleviimine keevitatud pikkadele rööbastele toimunud vajaliku kiirusega, rööbasteede tasasus jätab paljudes kohtades soovida ning jaamatedel on vajalik välja vahetada pöörangud.

Raudteeinfrastruktuuri halva olukorra tõttu on rongide liikumiskiirused raudteel madalad, mis eriti avaldab mõju reisirongide graafikutele. Raudteede infrastruktuuri kehvast seisust tulenevad madalad rongide liikumiskiirused on üheks peamiseks põhjuseks, miks Eestil puudub reisirongiühendus teiste Balti riikidega.

Mere- ja siseveetransport

2005. aasta juuli seisuga on Eestis laevaliikluseks ametlikult avatud ja sadamaregistrisse kantud 34 sadamakoodiga sadamat. Vabariigi Valitsuse määrusega on akvatoorium eraldatud 64 sadamale, 10 sadama dokumendid on töös. Sadamad on orgaaniliselt seotud maantee- ja raudteeühenduste olemasolu ja kvaliteediga ning mõningate sadamate puhul on need ühendused puudulikud.

Valdav osa rahvusvahelisest reisijate veost toimub läbi Tallinna Vanasadama, kus on välja ehitatud kaasaegne reisiterminal ja loodud lisavõimalused suurte kruisilaevade vastuvõtmiseks suvisel navigatsioonihooajal. Rahvusvaheliste reisijate käive ulatus 2005. aastal ligi 7,2 mln. reisijani (kokku

⁶ Vastavalt teeseadusele on riigiteede rahastamiseks minev summa ekvivalentne 75%-ga kütuseaktsiisist, kuhu senikehtinud põhimõtete järgi kuulusid vaid riigieelarve ja laenu vahendid.

7192059 reisijat, neist välismaalt saabunuid 3760531 ja välismaale lähetatud 3431528. Kohaliku liikluse seisukohalt (peamiselt reisiparvlaevade ühendus saarte ja mandri vahel) on tähtsamad sadamad Virtsu, Kuivastu, Rohuküla, Heltermaa, Sviby, Sõru ja Triigi, mis kõik kuuluvad AS Saarte Liinid koosseisu. Virtsu, Kuivastu, Rohuküla, Heltermaa sadam kuuluvad koos suuremate sadamatega seejuures üleeuroopalisse TEN-T transpordivõrgustikku. Osade väikesadamate puuduseks on infrastruktuuri mahajäämus, seda eriti eravaldues olevate sadamate osas, mis omakorda pidurdab regulaarse laevaühenduse arengut väikesaartega (Kihnu, Ruhnu, Piirissaare).

Navigatsioonimärgistusega tähistatud mereteid on Eestis 930 meremiili. Kõik nad vajavad liiklusohutuse tõhustamiseks ja tänapäeva laevaliikluse vajaduste rahuldamiseks hüdrograafilist mõõdistamist ja rekonstrueerimist. 2004. a valmisid Munalaiu-Kihnu ja Kihnu väina ning 2005.a. Hiiu väina ja Soela - Triigi kaasaegsed veeteed, mis tagavad ka harrastuslaevnikele ohutu meresõidu. Laevateed ja sadamad on 2005. aasta mai seisuga tähistatud 940 navigatsioonimärgiga, millest 716 on Veeteede Ameti hallata ja 224 eravaldues. Nii veeteede mõõdistamise kui hooldamise osas ei vasta olemasolevad vahendid ja nende võimsused (laevad ja seadmed) reaalsele vajadusele ega suuda tagada jätkusuutlikku arengut antud valdkonnas. Eriti halvas olukorras on navigatsioonimärgistus paljudes eraomanduses olevates väikesadamates, samuti on nendes sadamates enamasti tegemata hüdrograafilised mõõdistustööd. Laevatatavaid ja navigatsioonimärgistusega siseveeteid on 320 km. Laevaliiklus siseveeteedel on sesoonne ja põhiliselt harrastuslaevandus.

Eespool mainitud ülesannete täitmiseks on Veeteede Ametil laevastik, millesse kuuluvad jäämurdja Tarmo, poilaevad, meremõõdistuslaevad ja laevakontrollikaatrid. Laevastik vajab uuendamist, seda eelkõige jäämurdjate ja hüdrograafiaalade osas. Jäämurdja Tarmo on vananenud, samuti puudub Veeteede Ametil kaasaegne avameremõõdistuslaev. Usaldusväärse navigatsiooniteabe olemasolu navigatsioonitingimuste kohta merealadel ja laevatatavatel siseveekogudel on üheks olulisemaks teguriks ohutu laevaliikluse tagamisel. Seetõttu on vaja pidevalt kaasajastada infosüsteeme navigatsiooniteabe kogumiseks, töötlemiseks ja levitamiseks.

Ohutu laevaliikluse tagamiseks on Veeteede Amet üles ehitanud Tallinna piirkonna VTS (*Vessel Traffic Service*) ja Soome lahe GOFREP (*Gulf of Finland Ship Reporting System*) laevaliikluse korraldamise süsteemid, millesse kuuluvad radarid Tallinna ja Muuga lahe piirkonnas, AIS (*Automatic Identification System*) tugijaamad Eesti põhjarannikul ja VTS juhtimiskeskus Hundipea sadamas. Vajadus on uue spetsiaalselt ehitatud juhtimiskeskuse järele, kuna praegune juhtimiskeskus Hundipeal on ajutine lahendus, ning ühtlasi laiendada VTS-i tegevuspiirkonda ülejäänud Eesti jurisdiktsiooni all olevatele intensiivse laevaliiklusega veeladele.

Lennutransport

Eestis on 12 sertifitseeritud lennuvälja ja 1 kopteriväljak. Tallinna, Tartu, Kuressaare, Kärdla ja Pärnu lennuväljad ja *City Hall'i* kopteriväljak on avatud rahvusvaheliseks lennuliikluseks. Tapa, Viljandi, Narva, Rapla ja Ridali lennuvälju kasutakse põhiliselt harrastuslendurite poolt. Kihnu ja Ruhnu lennuväljad on tähtsad ühenduse kindlustamisel mandriga perioodidel, millal meresõit on raskendatud.

Tallinna lennuvälja maandumisraja pikkus on peale rekonstrueerimist 1995. a 3070 m, laius 45 m ja see on võimeline vastu võtma lennukeid maandumismassiga kuni 250 t. Tallinna Lennujaam suudab teenindada kõiki tsiviillennunduses kasutatavaid lennukeid. 2005.aastal läbis Tallinna lennujaama 1 401 059 reisijat, kaupa veeti 9099 tonni ja postivedu 836 tonni. Rahvusvaheliste lennureisijate osakaal on Tallinna Lennujaamas 98,2%. Lennuvälja probleemiks on lühike pearuleerimistee, mistõttu lennukid ruleerivad maandumisrajal takistades teenindatavate lennukite arvu suurendamist. Tallinna Lennuväli vastab käesoleval ajal 1. kategooria instrumentaallähenemissüsteemi nõuetele. Konkureerivad lennujaamad (Helsingi, Riia) vastavad kõrgeima, 3. kategooria nõuetele.

Tartu lennuväli teenindab käesoleval ajal tellimusreise ning on lennutreeningute keskuseks. Maandumisraja pikkus on 1378 m ja laius 35 m. 2005.aastal läbis Tartu lennujaama 902 reisijat.

Lennuoperatsioonide arv lennujaamas oli aga 3202 . Tartu lennuväli on alates 1990. aastast olnud Eesti lennundushariduse õppebaasiks. Õppelendude maksimaalne osakaal on küündinud kuni 98% aastas toimunud lendude üldarvust. Seoses Balti Kaitsekolledži rajamisega Tartusse on suurenenud lennuvälja kasutatavate sõjaväe transpordilennukite arv.

Pärnu lennuväli toimib tsiviillennunduse normidele vastavaks kohandatud endisel sõjaväe lennuväljal. Lennurada on 2500 m pikkune ja 45 m laiune betoonrada ja võimaldab teenindada kuni 190 t kaaluvaid lennukeid. 2005.aastal läbis Pärnu lennujaama 4774 reisijat , kaupa veeti 37 tonni ja postivedu 3,1 tonni. Lennuoperatsioonide arv lennujaamas oli 1 1647. Pärnu lennuväljalt korraldatakse regulaarlendusi Kihnule, Ruhnule ja Kuressaarde, samuti tellimuslennud.

Kuressaare lennuväli teenindab mandri ja Saaremaa vahelist lennuühendust ning tellimusreise. 2005.aastal läbis Kuressaare lennujaama 20 840 reisijat, kaupa veeti 40,699 tonni ja postivedu 3,156 tonni. Lennuoperatsioonide arv lennujaamas oli 2 428 . Lennuohutuse tõstmiseks ja lendude regulaarsuse suurendamiseks on vajalik instrumentaallähenedussüsteemi paigaldamine.

Kärdla lennuväli teenindab põhiliselt mandri ja Hiiumaa vahelist lennuühendust ning tellimusreise. Kärdla lennuväli teenindab ka piirivalve ja õhujõudude lende. Reisijate arv oli 2005.a. 10 044 , lennuoperatsioonide arv 1 687 . Vajalik on instrumentaallähenedussüsteemi paigaldamine ja investeeringud lennundusjulgestusse.

Kihnu lennuvälja kaudu veeti 2005.a. 2080 ja Ruhnu lennuvälja kaudu 3302 reisijat. Lennujaamad on murukattega, mis vähendab oluliselt sinna maanduda suutvate lennumasinade valikuvõimalusi.

Ainsal rahvusvahelisel Tallinna City Hall kopteriväljakul tehti 2005.a. 7 311 lennuoperatsiooni ja teenindati 32 497 reisijat. Eestis on väljaarendamata kopteriväljakute võrk püsiasustusega väikesaartel, maakonnahaiglate ja muude objektide juures, seega pole kindlustatud kopterite ohutu maandumine hädaolukordade korral.

1.3.2 OHUTUS, TURVALISUS JA KESKKONNAKAITSE

Maanteetransport

Autotransport on liiklusohutuse seisukohalt üks ohtlikemast ja ühiskonnale kulukamaid transpordiliikidest Eesti on Euroopa Liidu riikide keskmisest liiklusohutustasemest kaugel maas. Viimase kolme aasta jooksul on Eesti maanteeliikluses hukkunud keskmiselt 185 inimest aastas. Euroopa Liidu kavandatud keskmisele liiklusohutustasemele jõudmiseks ei tohiks Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv ületada 140 inimest aastal 2010 ja 100 inimest aastal 2015.

Üheks oluliseks probleemiks Eestis on keskkonnasõbralike sõidukite madal osakaal veeremis, sh eriti busside seas. Eesti autopark on viimastel aastatel kasvanud peamiselt kasutatud autode hulga suurenemise tõttu, millest umbes 80% on üle 12 aasta vanad, enamus bussidest on 12 kuni 15 aastat vanad.

Eestis moodustavad sõidukite heitgaasid umbes 75% seda tüüpi saasteainete emissioonist, kusjuures peamiseks saasteallikaks on autod. Probleem on teravaim tiheasustusaladel, kus nii elanike kui ka sõidukite kontsentratsioon on suur. Näiteks Eestis autotranspordist tulenevast summaarsest õhusaastekogusest 37% ja kasvuhoonegaasidest 32% emiteeritakse linnades, Tallinna osa kogu autotranspordi saastes on cã 20 %. Intensiivse liiklusega ristmikel on õhus CO üleküllus, mis põhjustab seal viibivate liiklejate, nii jalakäijate kui sõidukites viibivate, organismis hapnikuvaeguse.

Raudteetransport

Tulenevalt liiklusvoogude kasvust raudteedel on suurenenud tõenäosus õnnetusteks nii rong-rongiga kui ka ülesõidukohtadel teiste transpordivahenditega. Avalikul raudteel oli seisuga 1. jaanuar 2005 kokku 266 ülesõidukohta, millest reguleeritavaid valvega 30 ning reguleeritavaid ohutusseadmega 113. Peamiselt kulutuste kokkuhoiu eesmärgil on valvatavate raudtee ülesõidukohtade arv viimase kümne aastaga vähenenud 58% võrra, ülesõidukohtadel toimuvate õnnetuste arv on aga pidevalt suurenenud.

Arvestades nafta ja naftasaaduste suurt vedude mahtu Eesti raudteedel on avariidega kaasneva reostuse oht eriti suur. Suur osa naftasaadusi ja muid ohtlikke veoseid veetakse läbi tiheasustusega alade, sealhulgas läbi Tallinna, Tartu ja Narva linna.

Raudteetranspordi intensiivistumisega kaasneb müra ja vibratsiooni kasv, mis on viimastel aastatel muutunud probleemiks eelkõige linnapiirkondades ja lõikudel kus varem ei ole toimunud kaubavedu (Tallinn-Paldiski)

Mere- ja siseveetransport

Eesti kuulub siiani laevakontrolliorganisatsiooni Paris MOU "halli nimekirja". Eesti eesmärgiks on saada Paris MOU peetavasse "valgesse nimekirja", see on vajalik nii riigile kui ka laevaomanikele, kuna näitab laevade vastavust kõrgetele rahvusvahelistele standarditele. Seoses naftaveoste mahu suurenemisega Läänemeresel vajab tõhustamist merekeskkonna kaitse vastavatest IMO, Euroopa Liidu ja HELCOM-i õigusaktidest lähtuvalt. See valdkond vajab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi ja Siseministeeriumi tihedat koostööd. Mereõnnetuste risk Soome lahel on kõrge hind ning hetkel puudub Eestil kaasaegne ujuvtehnika merereostuse likvideerimiseks.

Seoses väikelaevade liikluse kiire kasvuga ja ajalooliselt väljakujunenud merekultuurilünkadega on tõusnud päevakorda väikelaevaliikluse ohutus merel ja sisevetel. Eesti peab vastavalt rahvusvahelistele deklaratsioonidele 2007. aastaks mõõdistama kõik veeteed. Probleemiks on finantseerimise, samuti avameremõõdistustöödeks sobiva kaasaegse laeva puudumine.

Koostöös teiste asjaomaste ministeeriumite ja ametkondadega on väljatöötamisel riiklik mereturvalisuse programm, mis kaardistab erinevate osapoolte kohustused ISPS koodeksist tulenevate kohustuste täitmisel.

Lennutransport

Eesti on lennuõnnetuste arvu poolest Euroopa Liidus esimene. Arvestades järjest kasvavaid lennundusmahte on ohutuse ja turvalisuse tagamiseks lennunduses vajalik Lennuameti kui riiklikult lennuohutust ja -julgestust tagava administratsiooni haldussuutlikkuse jätkuv tõstmine.

Suurima keskkonnamõjuga objekt lennunduse valdkonnas on Tallinna lennuväli. Keskkonnaprobleemideks on eelkõige ümberkaudseid elanikke häiriv müra ning Ülemiste järve ohustavad sadeveed, mis võivad kanda kaasa lennuväljal kasutatavaid kemikaale. Vaatamata sellele, et AS Tallinna Lennujaam omab ISO 14001 keskkonnajuhtimise sertifikaati, tuleb pidevalt hinnata objektist lähtuvaid ohte ümbritsevale keskkonnale ning töötada välja Tallinna lennuväljast tulenevate negatiivsete keskkonnamõjude minimeerimise programm.

1.3.3 TURU TOIMIVUS JA KONKURENTSIVÕIME

Maanteetransport

Turulepääsu maanteetranspordis reguleerib veoseveol autoveoseadus ja sõitjateveol ühistranspordiseadus. Õigus veoseveoteenust osutada saab taotleda piiranguteta iga ettevõtja, kes vastab hea maine, ametialase pädevuse ja hea majandusliku seisundi nõuetele. Maanteetranspordis ei opereeri riik ühtegi transpordifirmat. Teistes EL liikmesriikides registreeritud vedajatel on lubatud ajutiselt korraldada Eesti-sisest sõitjate juhuvedu. Sama on lubatud Eesti vedajatel teha teistes EL liikmesriikides.

Peamiseks probleemiks maanteetransporditurul on järelevalve puudulikkus. Viimaste aastate jooksul on Eestis vastu võetud mitmeid õigusakte, mis viivad sisse täiendavaid regulatsioone ja nõudeid maanteetranspordis. Samas on järelevalve nende regulatsioonide ja nõuete täitmise üle jäänud nõrgaks. Nõrk järelevalve on omakorda tinginud kõlvatu konkurentsi vedajate vahel kahjustades sellega ausaid vedajaid.

Raudteetransport

Avaliku raudtee infrastruktuuri omanikud on AS Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. Vastavalt raudteeseadusele on tagatud juurdepääs avalikule raudteele, mis realiseeritakse raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jagamise teel raudteeinspektsiooni poolt. Raudteeseadus sätestab nõuded raudtee-ettevõtjatele. Antud hetkel on tagatud vaba juurdepääs raudtee turule raudtee-ettevõtjatele, kes omavad EL-is väljastatud tegevusluba ning Raudteeinspektsiooni poolt väljastatud ohutustunnistust. 2005. aasta alguseks on tegevuslubasid raudtee reisiveo-ettevõtjatele väljastatud 3 ja kaubaveo-ettevõtjatele 19. Liiklusjuhtimist teostab raudteel AS Eesti Raudtee, kes samaaegselt ise on suurim operaator.

Mere- ja siseveetransport

Eesti merendussektorit iseloomustab vaba turulepääs liinilaevandusele, trampvedudele, sadama teenustele ja operaatoritegevusele. Piiranguid ei ole kehtestatud Euroopa Liidu riikide lipu all sõitvatele laevadele ja kolmandate riikide laevadele vastastikuse kabotaažvedude tegemise õiguse andmise korral.

Riik on omanikuna püstitanud riigile kuuluvatele sadamatele ülesande konkureerida kaubamahtudes naaberriikide sadamatega ning samal ajal teenida omanikule kasumit. Sadamate konkurentsivõimet kahjustab asjaolu, et erinevalt teistest suurema kaubamahuga Läänemere sadamatest ei ole rakendatud elektroonse automaatse andmeedastuse *EDI (Electronic Data Interchange)* süsteeme, mis võimaldaks oluliselt kiirendada kaupade vormistamist ja seega liikumist läbi sadamate.

Kaubasadamad on sarnaselt raudteega spetsialiseerunud suures osas naftasaaduste transiidile, muude kaubagruppide käitlemine on jäänud tahaplaanile. Ülemaailmselt kõige kiiremini kasvav transpordivaldkond – konteinerveod – on kasvanud marginaalselt.

Eesti sadamad, eriti AS Tallinna Sadamale kuuluvad sadamad, on seni rahvusvahelises konkurentsivõime hästi arenenud. Samuti on kiirelt arenemas mitmed erasadamad (näiteks Sillamäe). Eesti laevu iseloomustab kõrge keskmine vanus, kui mitte vaadelda jõudsalt arenevat reisilaevastikku. 50% laevadest on vanemad kui 20 aastat. Laevade arv on viimastel aastatel näidanud pidevalt vähenemise tendentsi. Märkatav kvalitatiivne areng, uute laevade soetamine ja uute liinide avamine on toimunud ainult reisilaevanduses.

Eesti lipu all sõitvate laevade arvu oluline vähenemine viimastel aastatel avaldab tuntuvat mõju majandusele, seda meremeeste tööhõive, töökohtade ning maksutulude vähenemise näol, samuti ka

kaudselt negatiivset mõju vedude mahule ja tingib töökohtade vähenemise sadamates, teistes kaldastruktuurides, abiteenistustes ja veondusettevõtetes.

Lennutransport

Lennundusturul on tagatud vaba juurdepääs turule, kes täidavad seejuures kõiki lennuohutuse kehtestatud nõudeid. Lennuamet toimib sõltumatu regulaatorina, kes kontrollib lennujaamade ja lennuoperaatorite tegevust ohutuse valdkonnas.

Lennuliikluse teenindamisega (sh lennujuhtimisega) tegeleb riigi omanduses olev Lennuliiklusteenistuse AS. 2005. majandusaastal teenis ettevõtte 193,5 miljonilise äritulude juures puhaskasumi 68,6 miljonit krooni.

AS Tallinna Lennujaama suurimaks kliendiks ja Eesti lennureisijate suurimaks teenindajaks on AS Estonian Air – ettevõtte, milles ka Eesti riigil on vähemusosalus (34%). Suurenenud reisijate arvu tingimustes oli AS Tallinna Lennujaamal 2004. aastal võimalik oluliselt langetada teenustasusid, mis omakorda tõi kaasa reisijate arvu suurenemise. 2004. aastal liideti kõik regionaallennujaamad AS Tallinna Lennujaamaga.

1.3.4 ÜHISTRANSPORDI JA KERGLIIKLUSE OLUKORD

Ühistranspordi olukorda, probleeme, eesmärgi ja tegevusi on detailsemalt käsitletud Ühistranspordi arenguprogrammis aastateks 2006-2010.

Ühistranspordi peamiseks ülesandeks on sõiduvõimaluste loomine inimeste liikumisvajaduste rahuldamiseks. Samuti on ühistranspordi eesmärk vähendada teede ja tänavate liikluskoormust – erasõidukiga liiklejad kasutavad mitmekümnekordselt rohkem linnaruumi, tekitavad rohkem liiklusummikuid ja -õnnetusi, kahjustavad mitmekordselt enam keskkonda.

2005. aastal tehti ühistranspordiga arvestuslikult 202,7 miljonit sõitu. Eestis tervikuna tehakse 2/3 ühissõidukisõitudest bussiga, ligi 30% linna elektritranspordiga ehk trammi ja trolliga ning vaid 2% rongiga. Linnades on ühistranspordi osakaal 30-40% sõitude koguarvust. Väljaspool linna piire ületab liiklemises erasõidukitega sooritatud sõitjakilomeetrite arvu osakaal ühistranspordi näitaja kahekordselt..

Ühiskonna jõukuse suurenedes algas hoogne autostumine ning ühistranspordi populaarsuse langus. Rahvastiku hõreasustuse tingimustes on ühistranspordi omahind paratamatult kõrge, see tingib vajaduse kasutada maapiirkondades hõredaid sõidugraafikuid. Elanike maksevõime ei võimalda tõsta piletihindu ning ka riigi ja omavalitsuste eelarveliste vahendite piiratus ei ole võimaldanud viia ühistranspordi toetusi tasemele, et ühissõidukid võiksid oma tihedama liikumissageduse, kiiruse ja mugavusega võistelda individuaalsõidukitega.

Ühistranspordi rahastamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et sõitjatele või sõitjategruppidele sõidusoodustuse andja peab sellega kaasneva saamata jäänud tulu kompenseerima teenuse tellijale või vedajale. Selle hulka kuuluvad ka riigi poolt antavad sõidusoodustused. Kompensatsioonisumma suuruse määramiseks tuleb välja töötada vastav meetodika, mis võtab arvesse erinevaid piletihindu regioonides ja veoteenuse osutamise kaasnevaid kulusid.

Ühistranspordi veerem on vana, investeringute ebapiisavusest tingituna on veeremi tehniline seisukord üldiselt halb ja sõidukite keskmine vanus kõrge. Eesti trammi- ja rongivagunite keskmine vanus on 20-30 aastat, maakonnabussidel 17 aastat ja enam. See halvendab taas teenuse kvaliteeti, mistõttu reisijad eelistavad kulunud ja ebamugavatele ühissõidukitele erasõidukeid.

Investeeringud ühistransporti võrreldes teedega on liiga väikesed, samuti kasutatakse vähe liikluskorralduslikke vahendeid, et tagada eelistused ühissõidukitele nende keskmise ühenduskiiruse tõstmiseks ja sõidugraafikutest kinnipidamise tagamiseks. Puudub ühtne ja integreeritud ühistranspordi korraldamise süsteem ja puudub organisatsioon, kes võiks sellega tegeleda. Liinivõrgu analüüsimise ja arendamisega avalikus sektoris tegeletakse puudulikult.

Madalast rahvastikutihedusest tulenevalt on võimalused reisirongide kasutamiseks küllaltki piiratud, kuid näiteks Tallinna ümbruses ning Tallinna, Tartu ja Narva suundade teenindamisel on reisirongide kasutamine põhjendatud. On kujunenud välja olukord, kus rongid ja bussid ei täienda teineteist, vaid konkureerivad paralleelsetel liinidel. Raudtee infrastruktuuri halb tehniline seisukord ei luba reisirongidel kõikidel liinidel liikuda autobussist kiiremini, seetõttu on rongireisijate arv langenud. Tallinna ümbruses ei rahulda sõitjaid elektrirongide hõre liikumisgraafik hommikustel tipp tundidel, mis sunnib inimesi kasutama teisi liikumisvõimalusi.

Raudteejaamade, perroonide ja ooteplatvormide seisund on mitterahuldav. Praktiliselt on hävinenud raudtee infrastruktuur jaamahoonete osas. Rahvusvaheline maismaaliiklus toimub peamiselt bussitranspordiga. Puudub reisirongiühendus lõunapoolsete naaberriikidega ja Kesk-Euroopaga, rääkimata 5 miljoni elanikuga Peterburist. Reisiliikluse katkemise Riiaga põhjustas liiga aeglasest sõidukiirusest tingitud sõitjate vähesus, mistõttu opereerimine liinil muutus kahjumlikuks.

Eestis on ühistranspordikorraldus (v.a raudteetransport) järgmine – maavalitsus või kohalik omavalitsus sõlmib konkursi alusel parima pakkumise teinud vedajaga teatud liinide teenindamiseks avaliku teenindamise lepingu ja maksab vedajale selle kulude katteks toetust. Lähimõelduim on ühistranspordikorraldus Tallinna linnas ja Järvamaal, kus linna transpordiamet või ühistranspordikeskus tellib veod ja korjab kokku ka piletitulu. Piletitulule lisatakse toetus ning saadud sumмага tasutakse veoteenuste eest. Häirete korral ühissõidukite liikluses rakendatakse vastavaid sanktsioone.

Ühistranspordi toetuste süsteem baseerub vaid peamiselt eelmistel aastatel kasutatud summadel ega võta piisavalt arvesse kohalikku eripära ega arenguvajadusi ning on seetõttu võrdlemisi ebaefektiivne. Toetussummad määratakse igaaastaselt, mis ei soosi pikaajaliste investeeringute tegemist ühistranspordis. Ühistranspordi turu üle peaaegu puudub riiklik järelevalve (va raudteetranspordis), mistõttu esineb korrastamatust ja kõlbatut konkurentsi, ka elementaarset sõitjateveo eeskirja eiramist.

Kergliikluse infrastruktuuri arendamine on enamasti kohalike omavalitsuste vastutusalas. Linnades ja asulate lähiumbruses ei ole piisavalt jalgrattateid ning puudub infrastruktuur, mis võimaldaks jalgratast kasutada alternatiivse liikumisvahendina (näiteks puuduvad parklad töökohtade ja ühistranspordijaamade juures). Kergliikluse arendamise potentsiaal on suures osas kasutamata ning kergliikluse infrastruktuur on arengus maha jäänud.

1.3.5 TRANSIIT JA LOGISTIKA

Transiidi osakaal kogustranspordis on aastatega järjest tõusnud. Eestis on üsna edukalt välja arendatud transiiti teenindav transpordi infrastruktuur, logistika- ja veonudusfirmad on tihedas konkurentsis tõstnud teeninduse kvaliteedi Soomega konkureerivale tasemele, moodustades võimsa transpordipotentsiaali.

Kõige suurema osa Eesti transiidi lisandunud väärtusest moodustavad raudteevedude ja sadamates asuvate operaatorite tegevus. Strateegilise Algatuste Keskuse poolt läbi viidud uuringus “Eesti Transiidikoridori konkurentsivõime ja selle tõstmise võimalused” on eksperdid hinnanud

transiidiklastri⁷ osatähtsust Eestis pigem üle kui alla 10% sisemajanduse kogutoodangust ning käibeks üle 10 miljardi krooni aastas.

Tõsisemaks nõrkuseks transiidisektoris on transiidikaupade ühekülgsus, valdavalt domineerivad nafta ja naftatooted (85%). Peamiselt sellest on põhjustatud ka transiidikaupade kulgemise ühesuunalisus – sadamates liigub üle 99% veostest välja, vaid alla 1% sisse. Niisugune transiidit omab kõrget riskitaset, sõltudes suuresti Venemaa võimude majandus-poliitilistest otsustest (nt diskrimineerivad raudteetariifid, oma sadamate soosimine). Massiline naftavedu kujutab endast suurt ohtu ka keskkonnale ning elanike turvalisusele. Kuna Eestil puuduvad naftatankerid, siis ei osale naftatransiidis kodumaised laevandusfirmad. Eesti sadamatesse ei suundu piisavalt regulaarseid kaubalaevaliine, mistõttu osa potentsiaalsest transiidikaubast liigub läbi Soome. Kõigi muude kaupade osa on seega alla 15% ja tänapäeva transporditeenuste osutamise kõige kiiremini kasvav osa – konteinerikaubad – vaid 0,15% ehk 141157 TEU.

Eesti logistika- ja veondusfirmad ei ole piisavalt välja arendanud logistikakeskuste, ladude ja tehnoparkide võrku, mis võimaldaksid suuremas koguses töödelda elektroonika-, tarbe-, konteiner- ja muid kaupu. Selletõttu ei tooda Eesti transiididiari piisavalt lisandväärtust ega loo täiendavaid töökohti. Läti ja Leedu on Eestist möödunud raudteevõrkude arendamisel. Trans-Siberi raudteed mööda saabuvad Kagu-Aasia kaubavood ei jõua Eestisse, vaid suunduvad Soome.

Transpordi infrastruktuuris hakkavad tekkima “pudelikaelad”: Narva piiripunkt ummistub peagi autorongidega, mis võib saada takistavaks teguriks Sillamäe sadamast lähtuvale kaubavoole, Narva raudteekaubaajaam hakkab muutuma kitsaks ja võib hakata takistama raudteetransiididi arengut. Koidula raudteepiiriijaam on siiani välja ehitamata ja sealne piiriületus ei vasta Schengeni lepingu nõuetele, piiriijaam on vajalik ka selleks, et arendada transiidivedusid „Peterburist mööda“ Moskva suunale. Paldiski sadamate arengut võib hakata takistama Tallinna raudtee-ümbersõidu puudumine. Viimane on oluline ka keskkonnamõjude vähendamiseks, mida nõuab esmajoones Tallinna linn nafta- ja gaasitootajate väljaviimise näol tihedalt asustatud elurajoonidest.

Kaubavahetuses kolmandate riikidega on peale Euroopa Liiduga liitumist esile kerkinud probleemid loomse päritoluga toiduainete ja taimetoodangu transiididiga Venemaa suunas, kuna Eestil puuduvad Euroopa Liidu nõuetele vastavad raudtee veterinaarkontrolli punktid. Kannatavad mitmed transiidifirmad ja ka Eesti kui transiiditeenuseid pakkuva riigi maine.

Eesti-Vene piiriületus on mitu korda aeglasem kui Soome-Vene piiril. Pikkade autorongide kasutamine on Eestis takistatud (20,75-meetrised vajavad liiklemiseks tasulist eriluba) või hoopiski keelatud (25,25-meetrised).

⁷ Transiidiklastrit on käsitletud transiididiga seotud osana transpordi ja laomajandusest, millega liitub seda osa majandusest teenindavate teiste majandusharude panus ja (sedavõrd, kui seda on võimalik hinnata) veel nn kolmas ring, st juba tegelevate harude kaudu vahendatud mõjud transiidile.

2. TRANSPORDI ARENGUKAVA

2.1 TRANSPORDIPOLIITIKA VISIOON

Üldine eesmärk, mille suunas transpordipoliitika peab arenema ehk riiklik visioon transpordisektoris on lihtne:

Transpordisüsteem rahuldab inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Kõik transpordipoliitilised tegevused peavad aitama kaasa sellele, et Eesti transpordisüsteem rahuldaks nii inimeste kui ka kaupade liikumisvajaduse. Seda ei saa aga saavutada kontrollimatult transporditeenuseid laiendades, vaid oluline on arenguid suunata nii, et transpordisüsteem oleks võimalikult ohutu ning koormaks võimalikult vähe meid ümbritsevat keskkonda. Selle kõige saavutamise juures peab aga transpordisüsteem olema ka majanduslikult tasuv ning piiratud ressursse efektiivselt kasutama, et tagada nii transpordisüsteemi enda kui ka kogu majanduse konkurentsivõime.

Visioon on liikuv eesmärk, mille tegelik väärtus muutub koos transpordisektori arengutega ja kasutajate soovide ning vajadustega, kuid transpordipoliitika peab toetama tegevusi, mis aitavad transpordisektoril areneda ühtse visiooni suunas.

Riikliku transpordisektori visioonini pürgimiseks on püstitatud kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisiooni. Need on visioonid sellest, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste erinevate probleemide lahendamiseks pürgima.

Transpordipoliitika planeerimise, rakendamise ja järelvalve süsteem on tõhus

Riiklik transpordipoliitika väljatöötamise, rakendamise ja järelvalve protsess peab muutuma terviklikuks ning kõigisse poliitika kujundamise faasidesse on vaja aktiivselt kaasata huvigruppe. Transpordi valdkonda käsitlevad strateegilised dokumendid tuleb süstematiseerida ja üksteisega seostada. Seostamine toimub läbi käesoleva horisontaalse arengukava. Samas on vaja teatud sektorite spetsiifilistele probleemidele läheneda eraldi ning töötada välja sektorikesksed tegevuskavad.

Samuti on oluline, et transpordipoliitika rahastamine muutuks stabiilseks, tagama piisavad ressursid infrastruktuuri kvaliteedi parandamiseks ning ühistranspordi konkurentsivõime tõstmiseks. Looma peab finantsmehhanismid, millest rahastatakse säästlikku transpordi arendamist.

Riigi omanduses olev infrastruktuur on kvaliteetne

Eesti väiksusest ja hajaasustusest tingituna jääb maanteetransport peamiseks transpordimooduseks sisemaise transpordinõudluse rahuldamisel. Seetõttu on oluline, et nii TEN-T võrgustiku kui teiste riigimaanteed teekatendid oleks kvaliteetsed. Uute planeeringute koostamisel on vaja saavutada olukord, kus arvestatakse transpordisüsteemi, sh ühistranspordi võimaluste ja piirangutega.

Raudtee infrastruktuur ja veerem peab olema kvaliteetne ning see eeldab jätkuvaid investeeringuid infrastruktuuri. Riik osaleb strateegilist tähtsust omavates projektides, mille arendamiseks ei ole eratevõtjatel majanduslikku huvi, kuid millel on oluline positiivne mõju riigi sotsiaal-majanduslikule arengule.

Meretranspordi infrastruktuur peab samuti olema kvaliteetne. Riigil soetab tehnilised vahendid jäämurde- ja hüdrograafiatööde teostamiseks ning laevaliikluse jälgimiseks ja juhtimiseks. Riigi omanduses olevad sadamad peavad olema ohutud, turvalised ja keskkonnasõbralikud.

Lennutranspordi infrastruktuuri arengus jääb kesksele kohale Tallinna lennujaam, millele tagatakse vajalikud laienemisvõimalused lõuna ja ida suunas. Arengukava perioodil riik uusi lennujaamu ei raja. Tartu lennujaam jääb lähitulevikus teenindama eelkõige rahvusvahelisi juhulende ja õppelende. Pikemas perspektiivis viiakse Tartu lennuväli vastavusse regulaarlennunduse standarditega. Tulenevalt turistide voogude jätkuvast kasvust viiakse ka Kuressaare lennuväli minimaalsetele rahvusvahelistele standarditele vastavaks. Kärkla ja Pärnu lennujaamade kasutamist hoitakse olemasoleval tasemel.

Transpordisektori negatiivsed keskkonnamõjud on vähenenud

Keskkonnakahjustusi on parem ennetada kui ka kõrvaldada. Transporditeenuste tarbimisega kaasnevad negatiivsed välismõjud. Nende hindamiseks tuleb välja arendada transpordisektori väliskulude hindamismudel, mis annaks otsustajatele adekvaatset informatsiooni erinevate transpordiliikide väliskuludest ning nende piiramise vajadusest. Riigi poliitika soosib madalamate negatiivsete väliskuludega transporditeenuste kasutamist ning suurte negatiivsete välismõjudega sektorite väliskulude sisestamist.

Keskkonna säästmiseks on samuti oluline käivitada riiklikud programmid toetamaks keskkonnasäästlike transporditehnoloogiate väljatöötamist.

Transpordisektor on ohutu ja turvaline

Liiklusohutusest peab saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu. Oluliselt peab paranema liiklusalane kasvatus, kõik liikluses osalejad peavad tajuma oma rolli ja vastutust ohutuse tagamisel. Liikluses hukkunute ja vigastatute arv peaks oluliselt vähenema ning ei tohiks ületada pikemas perspektiivis Põhjamaade keskmist taset.

Infrastruktuuriinvesteeringute tegemisel tuleb pöörata olulist tähelepanu liiklusohutusele ja turvalisusele (sh pidada silmas riskirühmade (lapsed, puudega inimesed, eakad jne) vajadusi). Maanteetranspordis jätkatakse suure liikluskoormusega ristmike ehitamist mitmetasandilisteks. Riigi investeeringud raudteinfrastruktuuri saavad olema samuti orienteeritud peamiselt ohutusele. Erist tähelepanu tuleb pöörata ohtlike raudteeülesõitude probleemi lahendamisele. Lennunduses ja merenduses pakutav transporditeenus peab vastama rahvusvahelistele standarditele. Navigatsiooni- ja sideseadmed tuleb lennunduses ja merenduses viia tasemele, mis tagavad kõrge ohutuse ja turvalisuse tasemega transporditeenuse. Oluliselt tuleb tõhustada ka järelvalvet infrastruktuuri ja veeremi ohutuse üle

Ühistranspordi ja kergliikluse kasutamine on muutunud mugavamaks ja populaarsemaks

Riik peab tõstma ühistranspordi konkurentsivõimet võrreldes individuaaltranspordiga. Selleks tuleb tõhustada ühistranspordi üleriigilist koordineerimist, kehtestada kvaliteedinõuded ja tõhustada järelvalvet. Tuleb luua üle-Eestiline ühistranspordi planeerimise süsteem, mis samas arvestaks kohalike vajadustega. Erinevate transpordiliikide (kergranspordi, bussi-, rongi- laeva- ja lennuliikluse) vahel peab toimima tõhus koostöö, et tagada intermodaalsusest tuleneva sünergia ärakasutamine.

Ühistransporditeenused peavad muutuma oluliselt kasutajasõbralikumaks ja kvaliteetsemaks. Maismaaühistranspordile luuakse ühtne elektrooniline info- ja piletimüügisüsteem, mida on võimalik

kasutada üle-Eestiliselt ning mis tagab reisijatele info ühissõidukite liikumise ja soovitud sihtpunktidesse jõudmise võimaluste ning sõidu maksumuse kohta ning võimaldab osta mugavalt pileteid.

Oluline on tõsta ühistransporditeenuse kvaliteeti nii busi-, rongi- kui laevaliikluses. Riigi dotatsioonide osakaal ühistransporditeenuse eest tasumisel peaks jääma muutumatuks, kuid arvestama peab, et nii süsteemi efektiivsemaks muutumisest kui ka elanikkonna maksevime suurenemisest tulenevalt võib oodata piletitulu kasvu. Riigi poolt toetatavatel suuri esialgseid kapitalimahutusi nõudvatel liinidel (parvlaevad, reisirongid) läheb riik üle amortisatsioonikulude toetustega katmiselt veeremi omamise poliitikale. Riigi omandis olev veerem antakse konkursi korras opereerida eraettevõtjatele.

Reisirongiliikluses tuleb saavutada reisijate arvu oluline kasv. Seda on võimalik saavutada Tallinna lähiumbruse, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Narva liini liikluse intensiivistamisega. Järgmise 10 aasta jooksul peaks valmima EL standarditele vastav raudteeühendus Euroopaga - *Rail Baltica*, mis võimaldab sõita Eestist kiirrongiga Lääne-Euroopasse.

Tallinnasse tuleb luua ühistranspordi terminal, mis võimaldaks mugavat ümberistumist rongi, kaugliinibussi, linna ühistranspordi ja lennukite vahel. Tallinna suuremad elurajoonid tuleb ühendada kesklinnaga keskkonnasäästliku elektritranspordi abil.

Infrastruktuuri arendamisel ja hooldamisel tuleb arvesse võtta ka keskkonnasõbraliku kergliikluse ja ühistranspordi vajadusi ning tagada ligipääs transporditeenustele ja infrastruktuurile ka vähenenud liikumisvõimega inimestele. Lisaks ühistranspordile võiks arvestatavalt kasvada ka kergeliikluse osakaal. Viimase saavutamiseks peaks infrastruktuuriinvesteeringutes pöörama rohkem tähelepanu jalgrattateede arendamisele.

Veondusturg toimib efektiivselt ja Eesti transpordiettevõtted on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised

Riigi üks olulisi ülesandeid on tagada, et transporditeenuste turul valitseks aus konkurents. Selleks on vajalik tugevdada nii seadusandlikku baasi kui seaduste täitmise järelvalvet. Raudteetranspordis tuleb pöörata erilist tähelepanu turegulatsioonile, st. raudtee läbilaskevõime õiglasele jaotamisele, raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise reeglite täitmise jälgimisele ning õiglase ja konkurentsivõimelise infrastruktuuri kasutustasu rakendamisele, mis tagab ettevõtjate võrdse ja kvaliteetse teenindamise.

Eesti peab kujunema põhjanaabritele võrdväärseks konkurendiks ja partneriks transiidi ja rahvusvahelise kaubanduse alal. Nii raudtee- kui maanteevedude osas tuleb oluliselt lihtsustada piiriületust Venemaa ja Eesti vahel. Selleks on oluline, et valmiks Koidula piiripunkt ja uus Narva sild. Transiitliiklus ja ohtlike kaupade vedu tuleb suurematest linnadest välja viia (ehitada ümbersõidud) või tuleb muul moel minimeerida nendega kaasnevad negatiivsed mõjud ja riskid.

Merevedude osakaal kaupade toimetamisel Kesk-Euroopasse ja tagasi peaks oluliselt suurenema. Seejuures on oluline, et kaubavood muutuks mitmekesisemaks ning üha enam spetsialiseerutaks kõrgema lisandväärtusega kauba teenindamisele. Riik tagab sadamaomanikuna sadamateenuste hindade stabiilsuse tasemel, mis võimaldab sadamatel areneda ning riigil omanikuna teenida mõõdukat kapitalitulu ettevõtluselt. Samuti leiab riik vahendid ja meetmed laevade Eesti lipu all hoidmiseks ning seega Eesti merelaevastiku säilimiseks.

Transpordiettevõtete konkurentsivõime peamiseks tõukejõuks jääb endiselt ettevõtlusaktiivsus. Samas jälgib riik olukorda merendusettevõtluses, analüüsib kaubalaevastiku vananemise ja vähenemise mõjusid majandusele ja tööhõivele.

2.2 TRANSPORDI ARENGUKAVA PRIORITEEDID

Transpordi Arengukava on horisontaalne ning katab kogu transpordisektorit. See tähendab, et lahendada tuleb mitmeid erinevaid probleeme. Sellise horisontaalse käsitluse puhul on oluline seada prioriteete. Kuna Eesti transpordisektor ei ole eraldatud muust maailmast, siis on prioriteetide seadmisel kaks olulist lähenemist:

- ühelt poolt tuleb arvestada Eesti rolliga maailmas, inimeste ja kaupade rahvusvahelise liikumisvajaduse rahuldamise vajadusega ning mitte vähem oluline – ka rahvusvaheliste kokkulepete ning ühisprojektides võetud kohustustega.
- teiselt poolt on Eesti transpordisektoris prioriteetseid alasid, mis on iseloomulikud ainult Eestile ning mille täitmine on kas riigi otsene kohus (avaliku teenuse osutamine) või äärmiselt oluline Eesti majanduse konkurentsivõimele sisemiste eelduste tagamine.

Seetõttu on Arengukava prioriteetid jaotatud kaheks: rahvusvahelise tähtsusega prioriteetid ning siseriikliku tähtsusega prioriteetid.

Rahvusvahelise tähtsusega prioriteetideks on nelja Eestit läbiva rahvusvahelise transpordikoridori – Via Viroonia, Via Estica, Via Hanseatica ja Via Baltica – arendamine ning rahvusvahelise reisijateveo teenindamine. Nende viie prioriteetse ala toimimine aitab tagada kaupade kui inimeste liikumisvajaduse. Eestit läbivate transpordikoridoride arendamise juures on lisaks Eestis asuvate sõlmpunktide arendamisele oluline ka rahvusvaheline koostöö, et tagada nende transpordikoridoride arendamine ka väljaspool Eestit ning sellega tagada Eesti inimeste ja kaupade võimalikult mugav ja kiire liikumine kõigis peamistes suundades. Rahvusvahelise reisijateveo teenindamise tagamine on oluline nii Eesti elanike liikumisvajaduse rahuldamiseks kui ka turismivoogude teenindamiseks. Seega aitab see ühelt poolt luua Eesti elanikel nii era- kui ärikontakte välisriikides kui ka toob Eestisse meie majanduse teisi harusid toetavad turistid ja ettevõtjad.

Siseriikliku tähtsusega prioriteed on suunatud peamiste kitsaskohtade kõrvaldamisele, et Eesti oleks oma elanikele meeldiv ja mugav elamiskoht. Peamine prioriteet on liiklusohutuse parandamine, et vähendada õnnetuste ja sellest tulenevate kahjude hulka. Ühistranspordi eelisarendamine on oluline nii liikluskoormuse vähendamiseks tihedalt asustatud piirkondades kui ka liikumisvajaduse rahuldamiseks hõredalt asustatud piirkondades. Viimasega on tihedalt seotud kolmas prioriteet - tagada ühendused perifeersete piirkondadega. See on oluline ka regionaalarengu aspektist vaadatuna. Neljas siseriiklik prioriteet on keskkonnakahjude ennetamine ja minimeerimine – kuna transport on üks peamisi keskkonna reostajaid, siis on äärmiselt oluline, et võetaks meetmeid ennetamiseks nii kõrvaldatavaid kui ka pöördumatuid kahjusid, mida transpordisektor võib põhjustada. Viiendaks siseriiklikuks prioriteediks on tugi-, kõrval- ja kohalike teede ja seisunditaseme tõstmine ning olemasolevate katete säilitamine ja remont – see on eelkõige oluline arvestades nende teede praegust halba olukorda ning seega omakorda aitab tagada nii liiklusohutust kui ka aitab rahuldada inimeste ja kaupade liikumisvajadust. Samuti ka see prioriteet oluline regionaalpoliitilisest aspektist vaadatuna.

Püstitatud prioriteetide täpsem kirjeldus koos olulisuse põhjenduse ning peamiste kavandatud investeeringutega on toodud lisas 1.

2.3 TRANSPORDI ARENGUKAVA EESMÄRGID JA MEETMED

VISIOON 1 **TRANSPORDI PLANEERIMISE, RAKENDAMISE JA JÄRELVALVE SÜSTEEM ON TÕHUS**

EESMÄRK 1 **MUUTA TRANSPORDI PLANEERIMISE, RAKENDAMISE JA JÄRELVALVE SÜSTEEM TÕHUSAKS**

Iga arengukava edasiarendamine on pikaajaline protsess, mille tulemuslikkus sõltub valdkondlike spetsialistide poolt pakutava teabe süstematiseerimisest, analüüsimisest ning saadud tulemuste baasil diskussiooni tekitamisest ministeeriumite ja erinevate huvigruppide vahel. Arengukava elluviimine peab toimuma detailsemate tegevus(rakendus)kavade ja programmide alusel ning tulemuste saavutamiseks on oluline tagada arengukava elluviimiseks vajalikud rahalised vahendid. Kõige eeltoodu efektiivseks toimumiseks on lisaks eeltoodule vaja efektiivset järelvalve teostamise süsteemi.

MÕJUNÄITAJA Rahulolu kasv transpordi arengu planeerimise ja elluviimise protsessiga⁸ 20%

Meede 1.1

TRANSPORDIPOLIITIKA RAKENDAMISE SÜSTEEMI KORRASTAMINE	
TULEMUS-NÄITAJA	<p>Transpordi arengukava on pikaajaline strateegilisi suundi kaardistav dokument. Käsitletavad teemad vajavad süstemaatiliseks rakendamiseks lühemaajalise perioodiga tegevuskavasid ja rakendusplaanid sh MKM haldusala rakendusasutuste poolt koostatud organisatsiooni arengukavad.⁹ Transpordi arengukava on otseseks sisendiks MKM strateegia koostamisele transpordi valdkonnas. Eraldi tuleb välja tuua Hädaolukorras valmisoleku seaduse raames koostatava MKMi riskianalüüsi iga-aastased tegevused, kus muu hulgas hinnatakse ka transpordisektorist tulenevaid võimalikke riske.</p> <p>Transpordi valdkonda reguleerivad arengukavad katavad kogu transpordi valdkonda ja on valminud tähtajaliselt 100%</p> <p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Maanteetransport. Maanteeameti arengukava koostamine¹⁰;▪ Autoregistriskuse arengukava koostamine¹¹;▪ Teehoiukava täiendamine¹²;▪ Täiendatakse ja rakendatakse riiklikku liiklusohutusprogrammi¹³;

⁸ Rahulolu hindamiseks viiakse kõigi transpordi arengukavaga seotud partnerite seas läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

⁹ Lähtutud on Rahandusministeeriumi poolt koostatud Vabariigi Valitsuse määrusest 13.12.2005 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“.

¹⁰ Organisatsioonipõhine arengukava VV määruse eelnõu „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“ mõistes.

¹¹ Organisatsioonipõhine arengukava VV määruse 13.12.2005 nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“ mõistes.

¹² Vastavalt teeseadusele koostab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Riigimaanteede teehoiukava neljaks aastaks ja seda uuendatakse igal aastal.

- Töötatakse välja kergliikluse edendamise rakendusplaan.
- **Raudteetransport** Pikaajaline raudtee liiklusohutusprogrammi välja töötamine ja rakendamine, sh käsitletakse koostöös Maanteeameti ja kohalike omavalitsustega ülesõidu ja –käigu kohtade ohutuse tõstmist.
- **Meretransport.** Veeteede Ameti arengukava täiendamine¹⁴;
- Jäämurdekontseptsiooni rakendamine;
- Meresõiduohutuse ja –turvalisuse programmide täiendamine ja rakendamine;
- Tervikliku siseveeteede arengukontseptsiooni koostamine.
- **Lennutransport.** Lennuameti arengukava täiendamine¹⁵;
- Tsiviillennunduse julgestusprogrammi täiendamine ja elluviimine;
- Lennujaamade arengu kontseptsiooni väljatöötamine (sh hinnang kopteriväljakute rajamise kohta).
- **Ühistranspordi** arenguprogrammi täiendamine ja rakendamine¹⁶;
- **Muud.** Arengukava rakendusplaani väljatöötamine Riigi Eelarvestrateegia ettevalmistamise raames;¹⁷
- Saartega ühenduse pidamise pikaajaline kontseptsiooni välja töötamine;
- Transpordi keskkonna- ja tervisemõjude vähendamise programmi väljatöötamine.

VÄLJUND-
NÄITAJAD

INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
✓ Maanteeameti arengukava on koostatud	31.03.2007
✓ Autoregistrikeskuse arengukava on koostatud	31.03.2007
✓ Teehoiukava on täiendatud	1 kord aastas ¹⁸
✓ Riiklik liiklusohutusprogramm on rakendatud kavakohaselt	100%
✓ Kergliikluse edendamise rakendusplaan on välja töötatud	30.06.2008
✓ Raudteeinspektsiooni arengukava on koostatud	31.03.2007
✓ Pikaajaline raudtee liiklusohutusprogramm on välja töötatud	31.10.2007
✓ Veeteede Ameti arengukava on koostatud	31.03.2007
✓ Meresõiduohutuse ja -turvalisuse programmid on rakendatud kavakohaselt	100%
✓ Siseveeteede arengukontseptsioon on koostatud	30.06.2007
✓ Lennuameti arengukava on koostatud	31.03.2007
✓ Tsiviillennunduse julgestusprogramm on rakendatud kavakohaselt	100%
✓ Lennujaamade arengu kontseptsioon on välja	31.07.2007

¹³ Vastavalt liiklusseadusele korraldatakse riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu.

¹⁴ Organisatsioonipõhine arengukava VV määruse 13.12.2005 nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“ mõistes.

¹⁵ Organisatsioonipõhine arengukava VV määruse 13.12.2005 nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“ mõistes.

¹⁶ Vastavalt ühistranspordiseadusele koostab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ühistranspordi pikaajalist riiklikku arengukava ja selle alaprogramme

¹⁷ Vastavalt riigieelarve seadusele ja VV määrusele 13.12.2005 nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord“ kavandatule.

¹⁸ Tähtaeg sõltub riigieelarve menetlemisest

	töötatud	
	✓ Ühistranspordi arenguprogramm on rakendatud kavakohaselt	100%
	✓ Saartega ühenduse pidamise pikaajaline kontseptsioon on välja töötatud	31.12.2008
	✓ Transpordi keskkonna- ja tervise mõjude vähendamise programm on välja töötatud	31.12.2008
VASTUTAJAD	MKM, Maanteeamet, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet, Autoregistrikeskus, AS Tallinna Lennujaam	

Meede 1.2

TRANSPORDI RIIKLIKU FINANTSEERIMISE SÜSTEEMI UUENDAMINE		
	<p>Transpordi infrastruktuuri riiklik finantseerimine toimub läbi arengukavade. Finantseerimise süsteemi uuendamise juures on peamisteks ülesanneteks Euroopa Liidu eelarvest riigieelarvesse laekuvate vahendite võimalikult efektiivne kasutamine infrastruktuuri arendamiseks ja vahendite leidmine säästva transpordi (sh ühistranspordi) arendamiseks.</p>	
TULEMUS- NÄITAJA	Planeeritud rahaliste vahendite kasutamise efektiivsus	100%
	<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Riigi eelarvestrateegia (RES) ja Riikliku Strateegia Raamistiku (NSRF¹⁹) transpordisektorit puudutava osa sh valdkondlike rakendusprogrammide (OP²⁰) väljatöötamine aastateks 2007–2013 saavutamaks käesolevas arengukavas sätestatud põhimõtete ja eesmärkide elluviimine; ▪ Euroopa Liidu TEN-T eelarve vahendite kasutamine alljärgnevate EL liikmesriikidevaheliste piiriüleste infrastruktuuri projektide käivitamiseks: <ul style="list-style-type: none"> - rahvusvaheline kiirraudtee (<i>Rail Baltica</i>), - Läänemere meremagistraalid (<i>Motorways of the Baltic Sea</i>); ▪ PHARE, Interregi ja bilateraalse programme rakendamine: <ul style="list-style-type: none"> - transporti korraldavate asutuste institutsionaalse võimekuse tõstmiseks, - liinikorralduse ja reisiplaneerimise süsteemi teostamiseks; • Välja töötada ja rakendada põhimõtted ning seaduse muudatused säästva transpordisüsteemi (sh ühistranspordi) arendamiseks. 	
VÄLJUND- NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kinnitatud RES ja NSRF2007-2013 koos OP-dega ▪ Esitatud taotlused TEN-T eelarve kasutamiseks: <ul style="list-style-type: none"> - rahvusvaheline kiirraudtee (<i>Rail Baltica</i>); - Läänemere meremagistraalid (<i>Motorways of the Baltic Sea</i>). ▪ Programmid on kavakohaselt rakendatud 	<p>31.12.2006</p> <p>vastavalt vajadusele</p> <p>100%</p>

¹⁹ NSRF – National Strategic Reference Framework

²⁰ OP – Operational Programme

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teeseaduse muudatused on jõustunud järgnevalt: <ul style="list-style-type: none"> - kohalike teede investeringuvajaduse hindamine koostöös omavalitsuste liitudega; - välja töötatud finantsmehhanism säästva transpordisüsteemi arendamiseks. 	<p style="text-align: right;">31.12.2007</p> <p style="text-align: right;">31.07.2008</p>
<p>VASTUTAJAD Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium</p>	

Meede 1.3

MINISTEERIUMIVÄLISTE OSAPOOLTE KAASAMINE TRANSPORDIPOLIITIKA VÄLJATÖÖTAMISE JA JÄRELVALVE PROTSESSI	
<p>Luuakse universaalne transpordisektori võtmevaldkondi hõlmav komisjon, mille töösse kaasatakse erinevate huvigruppide esindajad, mis tagab riikliku tähelepanu kõigile käsitlemist vajavatele transpordiga seotud probleemidele. Komisjoni oluliseks ülesandeks on ka arengukava elluviimise üle järelvalve teostamine.</p>	
<p>Tulemusnäitaja: Transpordikomisjon töötab kavakohaselt ning annab sisendit arengukava koostamise ja järelvalve protsessi</p>	100%
<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p>	
<p>Transpordikomisjoni ülesanded on:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ transpordi arengukava eesmärkide täitmise jälgimine; ▪ huvigruppide kaasamine transpordipoliitika väljatöötamisse tagades huvide tasakaalustatud esindatuse; ▪ ruumilise planeerimise, elamumajanduse ja muude arengukavade ja poliitikate seostamine transpordi vajadustega; ▪ transpordisektori hetkeseisust ja uurimisvajadustest ülevaadete tegemine; ▪ pideva tähelepanu tagamine erinevatele transpordiprobleemidele, alternatiivsete lahendusvariantide genereerimine, nende sisuline analüüs ja võimaluse loomine kokkulepetel põhinevateks lahendusteks diskussiooni käigus; ▪ langetada transpordipoliitilisi otsuseid ja teha vastavad ettepanekud ministrile; ▪ transpordi arengukava uuendamise ettevalmistamine ja selle iga-aastase rakendusplaani koostamine riigieelarve protsessi raames. 	

TULEMUS-
NÄITAJA

INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
<p>✓ Transpordikomisjoni koosseis ja töökord on kinnitatud.</p>	28.02.2007
<p>VASTUTAJAD Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium</p>	

VÄLJUND-
NÄITAJAD

VASTUTAJAD

VISIOON 2 RIIGI INFRASTRUKTUUR ON KVALITEETNE

EESMÄRK 2 ARENDADA RIIGI TRANSPORDI INFRASTRUKTUURI, ET SEE VASTAKS PAREMINI ELANIKE JA ÄRIKESKKONNA VAJADUSTELE

Transpordi infrastruktuur peab võimaldama transpordisektoril muutuda ohutuks, keskkonnasõbralikuks, ligipääsetavaks ja ühiskonna seisukohalt kuluefektiivseks, tagades võimalikult kiire, odava ja ohutu ühenduse nii riigi eri piirkondade vahel kui ka muu maailmaga. Transpordisektor peaks kaasa aitama nii Eesti ettevõtete konkurentsivõime suurendamisele rahvusvahelises ulatuses kui ka riigisest arenguerisuste vähendamisele.

Riik omab olulist osa kogu transpordi infrastruktuurist ning seetõttu on transpordi infrastruktuuri arendamine üks riigi peamisi ülesandeid.

MÕJUNÄITAJA Rahulolu kasv infrastruktuuriga²¹ 20%

Meede 2.1

TEEDE ARENGU TAGAMINE	
Teede infrastruktuuri arendamisel tuleb keskenduda teede kvaliteedi süstemaatilisele parandamisele taastusremondi, uuendamise, hoold- ja ehitustööde kaudu, arvestades majandustegevuse analüüsi ja liiklustiheduse prognoosi, regionaalseid vajadusi ning Euroopa Liidu transpordipoliitikat.	
Teekatendite keskmine vanus väheneb aastaks 2013 ²²	10%
TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED	
<ul style="list-style-type: none">▪ Tagada jätkuvalt aastaringne teede hooldus²³ (sh tagada libedusetõrje autobussiliiklusega maanteedel);▪ Põhimaanteedel remont ja transpordi infrastruktuuri kaasajastamise programmide elluviimine:<ul style="list-style-type: none">- Via Baltica ja Tallinn-Narva koridori taastusremont, ehitus ja rekonstrueerimine;- Jõhvi-Tartu-Valga maantee taastusremont maanteedel ja liiklusohutuse kvaliteedi parandamiseks, võttes kasutusele keskkonna leevendusmeetmed;- Teelõikude rekonstrueerimine ja ehitamine Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel teede kvaliteedi parandamiseks ning autojuhtide ja jalakäijate ohutuse tõstmiseks antud maanteel ja Tartu lähiümbruses;- Riia-Pihkva maantee rekonstrueerimine.▪ Kõigil riigimaanteedel vähemalt olemasolevate katete ja teerajatiste säilitamine, pindamine, tugi- ja kõrvalmaanteedel ning kruusateede remont;▪ Kruusateede ehitus tolmuva kattega teedeks (eelkõige asulates).	

²¹ Leitakse erinevate transpordiliikide rahulolu kaalutud keskmisena, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

²² Maanteeameti andmed põhimaanteedel, tugimaanteedel ja kõrvalmaanteedel teekatendite keskmine vanuse kohta. 2005. aastal oli teekatendite keskmine vanus 22,3 aastat.

²³ Teede hoolduse all mõistetakse tegevusi, mis tagavad teede korrashoiu vastavalt teede seisunditasemetele.

	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rahulolu kasv teede hooldusega²⁴ ✓ Põhimaanteed remont ja transpordi infrastruktuuri kaasajastamine:²⁵ <ul style="list-style-type: none"> - Via Baltica ja Tallinn-Narva koridori ehitus, rekonstrueerimine ja taastusremont; - Jõhvi-Tartu-Valga maantee taastusremont maanteed ja liiklusohutuse kvaliteedi parandamiseks, võttes kasutusele keskkonna leevendusmeetmed; - Teelõikude rekonstrueerimine Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteel teede kvaliteedi parandamiseks ning autojuhtide ja jalakäijate ohutuse tõstmiseks antud maanteel ja Tartu lähiümbruses; - Riia-Pihkva maantee on rekonstrueeritud. ✓ Riigimaanteed keskmine seisund mõõdetuna IRI-arvuga ei ole halvenenud²⁶ ✓ Kruusateede ehitus tolmuva kattega teedeks²⁷ 	<p style="text-align: right;">10%</p> <p style="text-align: right;">31.12.2010</p> <p style="text-align: right;">31.12.2013</p> <p style="text-align: right;">31.12.2013</p> <p style="text-align: right;">31.12.2013</p> <p style="text-align: right;">mõõdetakse 1 kord aastas 100 km aastas</p>
	VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Maanteeamet.

Meede 2.2

RAUDTEE INFRASTRUKTUURI JÄTKUSUUTLIKKUSE TAGAMINE
<p>Raudtee infrastruktuuri investeerimise kohustus lasub peamiselt selle omanikel. Raudtee infrastruktuuri hooldus- ja remonditööde piisava mahu tagamine peab kindlustama ohutu liiklemise ja kiiruse tõstmise raudteel vastavalt õigusaktides sätestatule. Riik osaleb rahastamisel vaid ulatuslike riikliku tähtsusega projektide korral, mille puhul on olemas selgelt määratletud avalik huvi ja mis muudel tingimustel jääksid teostamata. Kavandatavad projektid (suurematest Tallinna ümbersõit, Koidula piiripunkt) on esitatud erinevate meetmete juures, millest nähtub, milliste avaliku huvi suhtes oluliste probleemide lahendamiseks neid rakendatakse.</p> <p>Rahulolu kasv raudtee infrastruktuuriga²⁸ 20% Raudtee läbilaskevõime²⁹ kasvab</p>

²⁴ Eesti ettevõtetejuhtide arvamusuuringu tulemused iga-aastaselt väljaandes Eesti Rahvusvaheline Konkurentsivõime (6=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 3,46.

²⁵ Projektide elluviimine toimub vastavalt struktuurifondide kasutamise kavale

²⁶ IRI- arv (*International Roughness Index*) on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus, mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana 100 m lõigule (ühik - mm/m). Tee on seda tasasem, mida väiksem on IRI väärtus. 2005. aastal oli IRI-arv 3,79.

²⁷ Maanteeameti andmed kruusateede ehitusest tolmuva kattega teedeks, 2005. aastal ehitati 335 km.

TULEMUS- NÄITAJA	TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternatiivide analüüsimine ning läbirääkimised investeeringute suurendamiseks raudtee infrastruktuuri; ▪ Osalemine põhja-lõuna suunalise raudteeliini arendusprojektis (Rail Baltica) koos teiste Balti riikide, Poolaga ja Soomega ning positiivsete otsuste korral arendusprojekti elluviimine; 	
VÄLJUND- NÄITAJAD	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
	✓ Investeeringute mahud vastavad infrastruktuuri läbilaskevõime nõudlusele ja vajadusele ning infrastruktuuri-ettevõtjate äriplaanidele.	100%
	✓ Raudtee infrastruktuur vastab kehtivatele tehnilistele nõuetele. ³⁰	100%
	✓ Rail Baltica arendusprojektis on Eesti huvid esindatud ning formuleeritud Eesti seisukohad Rail Baltica rajamise suhtes.	pidev
VASTUTAJAD	Raudteeinspeksioon, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium.	

Meede 2.3

MERETRASPORDI INFRASTRUKTUURI ARENGU TAGAMINE		
<p>Meretranspordi teenindava infrastruktuuri arendamisel keskendutakse riigi omandis olevate sadamate rekonstrueerimisele ja arendamisele, mis peab tagama nende keskkonnasõbraliku, ohutu ja turvalise tegevuse, võttes arvesse sadamaid läbivaid reisija- ja kaubavoogude olemasolevaid vajadusi, nende prognoose. Olulist tähelepanu tuleb pöörata veeteede ohutusele ja laevaliikluse efektiivsele juhtimisele.</p>		
TULEMUS- NÄITAJA	Rahulolu kasv meretranspordi infrastruktuuriga ³¹	10%
	Sadamate läbilaskevõime kasv ³²	20%
TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sadamate arendamine: <ul style="list-style-type: none"> - Osalemine Tallinna linna (jt omavalitsuste) territooriumil asuvate sadamate arengu planeerimises; 		

²⁸ Rahulolu hindamiseks viiakse läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatüivne.

²⁹ Kõikide lõikude kaalutud läbilaskevõime, mis AS Eesti Raudtee lõikudel perioodiks 2006/2007 on 41,4 ja edelaraudteel 18,2. Eestit läbivate põhiliste suundade piirav läbilaskevõime: Narva-Muuga suund 31,2 (piirav Maardu-Muuga), Orava-Muuga suund 19,3 (piirav Orava-Tartu), Valga-Muuga suund 19,8 (piirav Valga-Tartu), Tallinn-Paldiski suund 20,4 (piirav Keila-Paldiski). Läbilaskevõime kasv sõltub läbilaskevõime kasutusprotsendi kasvust.

³⁰ Raudteeinspeksiooni poolt tuvastatud tehnonõuetele mittevastavuste (tõsiste puuduste) arv kontrollide arvu kohta. 2005. aastal tuvastati tõsiseid puudusi 21,0%-l pöörangutest.

³¹ Eesti ettevõtete juhtide arvamusuuringu tulemused iga-aastases väljaandes Eesti Rahvusvaheline Konkurentsivõime (6=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 4,83.

³² Mõõdame alates 2006, sihtväärtus on hetkel indikatüivne.

	<ul style="list-style-type: none"> - Tallinna sadamate perspektiivse spetsialiseerumise põhimõtete välja töötamine - Sadamate maismaaühenduste arendamise ajakava väljatöötamine (kaasajastamine) koostöös kohalike omavalitsustega; - Püüasustusega väikesaarte ja teiste regionaalpoliitiliselt vajalike riigi osalusega sadamate ehitamine või rekonstrueerimine. ▪ Veeteede vastavusse viimine rahvusvaheliste nõuetega: <ul style="list-style-type: none"> - Veeteede planeerimine ja projekteerimine, mõõdistamine ja kaardistamine, navigatsioonimärgistuse moderniseerimine; - Veeteede rajamiseks ja hooldamiseks vajaliku laevastiku hankimine; - Veeteede vastavuse tagamine tehnilistele nõuetele; ▪ Talvise navigatsiooni tagamine (jäämurdekonseptiooni rakendamine): <ul style="list-style-type: none"> - Jäämurdelaevastiku täiendamine; - Jäämurdealase koostöö rakendamine naaberriikidega; ▪ Veeteede Ameti ülesannete täitmiseks vajaliku infrastruktuuri arendamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - Hundipea sadama rekonstrueerimine; - uue VTS keskuse väljaehitamine.
--	---

	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> ✓ AS Saarte Liinidele kuuluvate sadamate rekonstrueerimine ✓ Sadamate maismaaühenduste arendamise ajakava väljatöötatud ✓ Eesti veeteed on vastavuses rahvusvaheliste nõuetega. ✓ Veeteede rajamiseks ja hooldamiseks vajalik laevastik on olemas. ✓ Jäämurdekontseptsioon on kavakohaselt rakendatud. ✓ Hundipea sadam on rekonstrueeritud ✓ Uus VTS keskus on väljaehitatud 	<p>31.12.2013</p> <p>31.12.2008</p> <p>100%</p> <p>31.12.2013</p> <p>100%</p> <p>31.12.2009</p> <p>31.12.2011</p>
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Veeteede Amet, AS Tallinna Sadam, AS Saarte Liinid	

Meede 2.4

LENNUTRASPORDI INFRASTRUKTUURI ARENGU TAGAMINE
Riigi poolne lennutransporti teenindavate lennuväljade infrastruktuuri kaasajastamine peab olema vastavuses lennuliikluse prognoosidega ning hõlmama endas eelkõige riigi omandis olevate lennuväljade ja lennuliikluse

TULEMUS-
NÄITAJA

teenindamissüsteemide kaasajastamist. Riik ei osale AS Tallinna Lennujaam ja Lennuliiklusteeninduse AS igapäevaste kulude ja jooksvate investeeringute rahastamisel, kuna tegu on edukalt tegutsevate ettevõtetega. Riik võib osaleda ainult suuremahuliste arendusprojektide kaasfinantseerimisel.

Rahulolu kasv lennutranspordi infrastruktuuriga ³³	10%
Tallinna lennujaama läbilaskevõime kasvu suurenemine ³⁴	60%
Kuressaare lennujaam vastab rahvusvahelistele regulaarlennuliinide nõuetele	31.12.2007

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Tallinna lennujaama arendamine, sh:
 - reisiterminali järk-järguline arendamine, vastavalt prognoosidele lennuliikluses ja kehtestatud nõuetele;
 - lennuradade remont ja pikendamine;
 - lennuliikluse teenindamissüsteemide arendamine.
- Regionaalsete lennujaamade arendamine EL struktuurifondide kaasfinantseerimisel vastavalt nende potentsiaalile, pidades silmas järgmisi lennuvälju:
 - Kuressaare lennuväli;
 - Kärdla lennuväli;
 - Tartu lennuväli;
 - Pärnu lennuväli.

INDIKAATORID

Sihtväärtus või tähtaeg

VÄLJUND-
NÄITAJAD

- | | |
|--|------------|
| ✓ Tallinna lennujaama arendamine vastavalt rakendusplaanile: | 100% |
| - reisiterminali laiendus | 31.12.2007 |
| - lennuliiklusala rekonstrueerimine | 31.12.2008 |
| - lennujuhtimissüsteemi kavakohane arendamine | 100% |
| ✓ Regionaallennujaamade infrastruktuur ja tehnilise varustuse tase vastab nõutavale. | 100% |

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, AS Tallinna Lennujaam, Lennuliiklusteeninduse AS.

³³ Eesti ettevõtete juhtide arvamusuuringu tulemused iga-aastases väljaandes Eesti Rahvusvaheline Konkurentsivõime (6=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 4,41.

³⁴ 2005.a. oli Tallinna lennujaama läbilaskevõime 1,4 miljonit reisijat, aastaks 2013 tuleb saavutada 2,2 miljoni reisija teenindamise võime

EESMÄRK 3 AIDATA KAASA RUUMILISE TASAKAALU SAAVUTAMISELE JA RIIGISISESTE ARENGUERISUSTE VÄHENDAMISELE

Infrastruktuuri remont ja arendamine võimaldab läbi kiirema transpordiühenduse lühendada aeg-ruumilisi vahemaid tõmbekeskuste ja selle mõjualas asuvate piirkondade vahel. Ühendusvõimaluste parandamine võimaldab paremini vähendada piirkondade arenguerisusi pakkudes mahajäänud piirkondade elanikele töökohti nii keskustes kui ka neis piirkondades endis läbi ettevõtlusvõimaluste avardamise. Lisaks ühendusvõimaluste parandamisele on järjest olulisem pöörata tähelepanu inimeste liikumisvajaduse mõjutamisele läbi integreeritud planeerimisprotsessi, kaugtöö soodustamise ja muude meetmete.

MÕJUNÄITAJA Teeliikluse keskmine kasv on väiksem kui majanduskasv³⁵

Meede 3.1

PIIRKONDADE VAHELISE ÜHENDUSVÕIMALUSTE PARANDAMINE

Meetme rakendamist toetab ühistranspordi ja infrastruktuuri edendamiseks väljatöötatud meetmestik. Ühenduskiiruste tõstmine (kiir- ja ekspresbussiliinide rakendamine) ei võimalda pakkuda teenust kõikides teeninduspiirkonda jäävates asulates võrdsetel alustel. Selletõttu võivad nendes asulates ühendusvõimalused halveneda, tekitades kohti peal nii sotsiaalseid probleeme kui ka survet autostumisele. Antud asjaolusid silmas pidades pakub arengukava lisaks ühistranspordi ja infrastruktuuri arendamise meetmetele välja täiendavaid tegevussuundi.

TULEMUS-
NÄITAJA

Ühistranspordi kasutamise ajakulu keskmine vähenemine inimese jaoks³⁶ 10%

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- **Teetransport.** Lähtuvalt Saaremaa püsiühenduse analüüsi tulemustest, langetatakse otsus püsiühenduse rajamise kohta mandri ja Muhumaa vahele: positiivse otsuse korral rajatakse mandri ja Muhumaa vahele püsiühendus;
- Tagatakse bussiühendus maapiirkondades³⁷
- **Raudteetransport.** Parandatakse efektiivse liikumiskiiruse võimalikkust raudteeliinidel, sh:
 - Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula, Tapa-Narva ja Tartu-Valga infrastruktuuri tehnilise taseme tõstmine reisirongi kiiruste viimiseks 120 km/h tasemele.
- Tagatakse reisirongiühendus³⁸
- **Mere- ja lennutransport.** Tagatakse parvlaevühendus mandri ja Lääne-Eesti saarte vahel³⁹
- Tagatakse regulaarne lennuühendus Ruhnu ja Kihnu saartega⁴⁰
- Olla valmis vajadusel kindlustama lennuühendust teiste püsiühendust omavate väikesaartega perioodil, mil meresõit on raskendatud

³⁵ Teeliikluse keskmist kasvu mõõdetakse läbi autopargi aastase läbisõidu kasvu (ITÜ Teedainstituudi iga-aastane uuring "Autopargi läbisõit Eestis"). 2005. aastal oli teeliikluse keskmine kasv 2,1% ning majanduskasv 9,5%.

³⁶ Esialgne algväärtus saadakse 2006. aasta väliskulude hindamise projektist

³⁷ Siinkohal käsitletakse riigieelarvest sihtotstarbeliselt toetatavaid liine

³⁸ Siinkohal käsitletakse riigieelarvest sihtotstarbeliselt toetatavaid liine

	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	✓ Põhimõtted maanteede linnadesse suubuvate osade kohta on üle vaadatud	31.12.2007
	✓ Saaremaa püsiühenduse küsimused on otsustatud ja lahendused ellu viidud	31.12.2013
	✓ Bussiühendus maapiirkondades on tagatud vähemalt senises mahus	100%
	✓ Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula, Tapa-Narva ja Tartu-Valga infrastruktuuri tehniline tase võimaldab rongiühendust kiirusega 120 km/h	31.12.2010
	✓ Rongiliiklus on tagatud vähemalt senises mahus	100%
	✓ Praamiühendus saartega on tagatud vähemalt senises mahus	100%
	✓ Lennuühendus Ruhnu ja Kihnuga toimib vähemalt senises mahus	100%
	✓ Hinnang valmisolekule kindlustada lennuühendus saartega, mil meresõit on raskendatud	1 kord aastas
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Maanteeamet, Raudteainspeksioon, Veeteede Amet.	Siseministeerium,

Meede 3.2

	INIMESTE LIIKUMISVAJADUSE JA AUTOST SÕLTUVUSE VÄHENDAMINE
TULEMUS- NÄITAJA	<p>Majanduse kiire arengu ja inimeste elatustaseme tõusuga on seni kaasas käinud inimeste liikumisvajaduse järsk kasv. Valglinnastumine viib olukorrani, kus inimesed saavad töötada ja neile vajalikke teenuseid tarbida ainult väljaspool elukohta. Mõtlemata seejuures ühistranspordi ja piirkonna sotsiaalse infrastruktuuri arengule, põhjustab see liiklusintensiivsuse märgatavat kasvu. Lisaks viib transpordimõjudega mitteamestamine planeerimisprotsessis liiklusohutuse olukorra halvenemiseni. Vähendamaks transpordikorralduslikke probleeme tulevikus, on oluline hoolitseda selle eest, et ühiskonnas rakendataks ennetavaid meetmeid transpordivajaduse kiire kasvu aeglustamiseks.</p> <p>Liiklusintensiivsuste kasvutempo peatumine 2005. aasta tasemel mõõdetuna viimase kolme aasta keskmisena.⁴¹</p>
	<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Täiendatakse integreeritud ja säästva transpordi planeerimiseks vajaliku

³⁹ Siinkohal käsitletakse riigieelarvest sihtotstarbeliselt toetatavaid liine

⁴⁰ Siinkohal käsitletakse riigieelarvest sihtotstarbeliselt toetatavaid liine

⁴¹ Mõõdetuna autosid/ööpäevas Maanteeameti loenduspunktides keskmiselt. 2005. aastal oli liiklusintensiivsuste kasvutempo viimase kolme aasta keskmisena 7,4%.

	<p>statistika kogumist;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analüüsitakse maakasutuse ja transpordipoliitika (sh ühistransport) omavahelisi seoseid Eestis; ▪ Koostatakse juhend kohalikele omavalitsustele maakasutuse ja transpordipoliitika seostest ning selle optimeerimisest, mis piiraks elamuehitust elukeskkonda kahjustava infrastruktuuri vahetus läheduses (eriti lennujaamade piirkonnas) ning tagaks infrastruktuuri võimalustega arvestamise nende teeninduspiirkonnas (eriti raudteega seotud võimalused, mis vähendavad maanteede koormust); ▪ Korrastatakse integreeritud ruumilise ja transpordi planeerimise süsteemi, et vähendada isiklikust autost sõltumist, suunates kinnisvaraarendusi olemasolevate transporditeenuste (ühistransport) lähedusse või tagada uutes asumites ühistranspordi kasutamine; ▪ Parandatakse integreeritud transpordikorralduse spetsialistide koolitust, luues kõrgemate õppeasutuste õppekavadesse integreeritud transpordikorralduse eriala (või tellides vastava ala spetsialistide koolitust välismaalt) ja toetades spetsialistide integreeritud ja säästva transpordikorralduse alaseid täiendkoolitusi; ▪ E-lahenduste propageerimine (kaugtöö, e-õpe, e-teenused). 														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">INDIKAATORID</th> <th style="text-align: center;">Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>✓ Integreeritud ja säästva transpordi planeerimiseks vajaliku statistika kogumise süsteem on loodud</td> <td style="text-align: center;">30.06.2007</td> </tr> <tr> <td>✓ Maakasutuse ja transpordipoliitika omavaheliste seoste analüüs on teostatud</td> <td style="text-align: center;">31.12.2007</td> </tr> <tr> <td>✓ Juhend maakasutuse optimeerimisest on valmis</td> <td style="text-align: center;">30.06.2008</td> </tr> <tr> <td>✓ Integreeritud transpordikorralduse kavad maakondades on olemas</td> <td style="text-align: center;">31.12.2009</td> </tr> <tr> <td>✓ Transpordiala koolituse õppekavad on lülitatud riiklikusse tellimusse (või tellitakse väljapoolt Eestit).</td> <td style="text-align: center;">31.12.2007</td> </tr> <tr> <td>✓ E-lahendusi propageerivate kampaaniate arv aastas</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	✓ Integreeritud ja säästva transpordi planeerimiseks vajaliku statistika kogumise süsteem on loodud	30.06.2007	✓ Maakasutuse ja transpordipoliitika omavaheliste seoste analüüs on teostatud	31.12.2007	✓ Juhend maakasutuse optimeerimisest on valmis	30.06.2008	✓ Integreeritud transpordikorralduse kavad maakondades on olemas	31.12.2009	✓ Transpordiala koolituse õppekavad on lülitatud riiklikusse tellimusse (või tellitakse väljapoolt Eestit).	31.12.2007	✓ E-lahendusi propageerivate kampaaniate arv aastas	2
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg														
✓ Integreeritud ja säästva transpordi planeerimiseks vajaliku statistika kogumise süsteem on loodud	30.06.2007														
✓ Maakasutuse ja transpordipoliitika omavaheliste seoste analüüs on teostatud	31.12.2007														
✓ Juhend maakasutuse optimeerimisest on valmis	30.06.2008														
✓ Integreeritud transpordikorralduse kavad maakondades on olemas	31.12.2009														
✓ Transpordiala koolituse õppekavad on lülitatud riiklikusse tellimusse (või tellitakse väljapoolt Eestit).	31.12.2007														
✓ E-lahendusi propageerivate kampaaniate arv aastas	2														
VÄLJUND-NÄITAJAD															
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Siseministerium, maavalitsused.														

EESMÄRK 4 KASUTADA RIIGI RESSURSSE ELANIKKONNA LIIKUMISVAJADUSE RAHULDAMISEL NING JULGEOLUKU TAGAMISEL EFEKTIIVSEMALT

Käesoleva eesmärgi all keskendutakse tsiviilotstarbeliste ja militaarotstarbeliste vajaduste ühisosa leidmisele ning sellest tulenevate säästuvõimaluste realiseerimisele.

MÕJUNÄITAJA Rahulolu kasv riigi ressursside kasutamisel elanikkonna liikumisvajaduse rahuldamiseks⁴² 100%

Meede 4.1

TSIVIIL-MILITAARSE KOOSTÖÖ ARENDAMINE	
<p>Tsiviil-militaarne koostöö on kaitsealase koostöö oluline valdkond. Eesti on NATO liige, mis eeldab tsiviil-militaarne koostöö tähtsuse tõusu. Riiklike kulutuste planeerimisel tuleb maksimaalselt ära kasutada tsiviilvõimaluste potentsiaali julgeolekualaste eesmärkide saavutamiseks ja leida võimalusi militaarne iseloomuga investeeringute kasutamiseks tsiviilotstarbel. Julgeoleku põhimõtete arvestamine transpordipoliitika kujundamisel on ka üks tähtsamaid transpordipoliitika lähtealuseid.</p>	
TULEMUS-NÄITAJA	Rahulolu kasv tsiviil-militaarne koostööga 100%
TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luuakse paindlik tsiviil-militaarne koostöö süsteem; ▪ Luuakse ühtne lennuliikluse korraldamise süsteem ning juurutada paindliku õhuruumi kontseptsiooni (FUA⁴³) põhimõtted Eestis; ▪ Tsiviil- ja militaarressursside vastastikune kasutamine: <ul style="list-style-type: none"> - arendada ühiselt lennujuhtimiseks vajalikku infrastruktuuri (nt radarandmete vahetus, lennuplaanid, kommunikatsioon) ja otsida võimalusi militaarressursside tsiviilotstarbeliseks kasutamiseks antud valdkonnas; - militaarressursside kasutamine talvise navigatsiooni tagamiseks kriisisituatsioonis ja päästetöödel; - teede, raudteede, sadamate ning muu tsiviilinfrastruktuuri kasutamine militaarotstarbel. 	
INDIKAATORID	
VÄLJUND-NÄITAJAD	Sihtväärtus või tähtaeg
✓ Loodud on paindlik tsiviil-militaarne koostöö planeerimis-, koostöö-, järelvalve ja juhtimis-süsteemid.	31.12.2007
✓ FUA põhimõtted Eestis on rakendatud.	100%
✓ Tsiviil-militaarsete koostööpunktide arv aastaks 2013	5
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Kaitseministerium

⁴² Rahulolu hindamiseks viiakse läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

⁴³ FUA - *The Flexible Use of Airspace*

VISIOON 3 TRANSPORDISEKTORI NEGATIIVSED KESKKONNAMÕJUD ON VÄHENENUD

EESMÄRK 5 MINIMEERIDA TRANSPORDISEKTORI KAHJULIKUD MÕJUD KESKKONNALE JA TERVISELE

Elukeskkond mõjutab nii otseselt kui kaudselt elukvaliteeti. Looduskeskkond on elukeskkonna väga oluline osa ning saastatud elukeskkond mõjub halvasti nii praeguste, kuid eriti just tulevaste põlvkondade elukvaliteedile. Seetõttu on oluline, et riigi poliitika suunaks inimesi ja ettevõtteid kasutama võimalikult keskkonnasäästlikku transporti ning inimtegevuse poolt tehtud keskkonnakahju oleks kõrvaldatud võimalikult efektiivselt.

Valdkonna meetmete rakendamiseks on ettenähtud transpordi keskkonna- ja tervise mõjude vähendamise programmi väljatöötamine. Lisaks on keskkonnaministeeriumi poolt välja töötatud „Merekeskkonna kaitse parema korraldamise tegevuskava aastateks 2005-2007.

MÕJUNÄITAJA Kahjulike keskkonnamõjude vähenemine aastaks 2013⁴⁴ 20%

Meede 5.1

VÄLISKULUDE SISESTAMISE PÕHIMÕTTE RAKENDAMINE	
<p>Väliskulude hindamise ja sisestamise põhimõtete kasutamine on oluline mehhanism transpordi kasutamise hinna tegelikele kuludele lähendamisel. Väliskulude sisestamise põhimõtete välja töötamine ning rakendamine on oluline nii keskkonnamõjude minimeerimiseks, transpordi maksustamisepõhimõtete välja töötamiseks ning soodustab omakorda ühistranspordi ja kergliikluse kasutamisest. Keskkonnaministeeriumis on väljatöötamisel naftareostuse tõrje finantsmehhanism, mille eesmärgiks on aidata kaasa reostustõrje finantseerimisele.</p>	
Sisestatud väliskulude osakaal ⁴⁵	75%
TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viiakse läbi Eesti transpordisüsteemi tervikliku väliskulude hindamise ja väliskulude sisestamise võimaluste uuring; ▪ Viiakse läbi uuringud transpordi maksustamise otstarbekuse, võimaluste ja ohtude kohta.. 	
INDIKAATORID	Sihtväärts või tähtaeg
✓ Väliskulude hindamise uuring on läbi viidud	30.06.2007

**TULEMUS-
NÄITAJA**

VÄLJUND-

⁴⁴ Eesti Rohelise Liikumise analüüsi aruanne “Eesti maanteetranspordi väliskulud 2003. a.”. Kahjulikud keskkonnamõjud olid 2003. aastal 4,0 mld krooni.

⁴⁵ Transpordi väliskulude hinnangu aluseks on uuringu “Eesti maanteetranspordi väliskulud 2003. a.” andmed. 2004. aastal oli väliskuludest sisestatud 44%.

NÄITAJAD	✓ Transpordi maksustamis põhimõtete uuring on läbiviidud ning metoodika välja töötatud	30.06.2007
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Keskkonnaministeerium	

Meede 5.2

KESKKONNASÕBRALIKE TEHNOLOOGIATE KASUTUSELEVÕTU STIMULEERIMINE

Väliskulude sisestamine mõjutab ka keskkonnasõbralikemate tehnoloogiate kasutuselevõttu, mis muutuvad võrreldes senise saastavama tehnoloogiaga suhteliselt odavamaks. Riik soodustab keskkonnasõbralike tehnoloogiate rakendamist eelkõige läbi maksude diferentseerimise ja standardite kehtestamise (sh harmoniseerides seadusandlust EL vastavate direktiividega), kuid kõne alla võivad tulla ka muud tegevussuunad - näiteks pilootprojektide toetamine. Keskkonnasõbralikumaks muutuvad ka infrastruktuuri rajamisel kasutatavad tehnoloogiad.

TULEMUS- NÄITAJA

Alla 120 mg/km CO ₂ emissiooniga uute sõiduautode osakaal Eesti registrisse kantavate autode hulgas on kasvanud ⁴⁶	30%-ni
Euro 3 normidele vastavate raskeveokite osakaal raskeveokiveeremis on aastaks 2013 kasvanud ⁴⁷	50%-ni

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Keskkonnasõbralike kütuste osakaalu suurendamine:
 - alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu toetamise mehhanism transpordisektoris välja töötamine;
- Tagatakse kasutatavate kütuste kvaliteedi pidev tõus (pöörates erilist tähelepanu laevades ja rongides kasutatava kütuse väävlisisaldusele);
- Keskkonnasõbralike transporditehnoloogiate arendamise toetamiseks töötatakse välja koostöös Keskkonnaministeeriumiga uus meede
- Sõidukitele (sh laevadele) esitatavate keskkonnanõuete uuendamine
- Elektritranspordi eelisarendamine.
- Ühiskonna teadlikkuse tõstmine:
 - Sõiduautode energiamärgistamise direktiivi harmoniseerimine;
 - Teavituskampaniate läbiviimine.

INDIKAATORID

Sihtväärtus või tähtaeg

VÄLJUND- NÄITAJAD

✓ Alternatiivsete kütuste kasutamise osakaalu tõus aastaks 2010	5,75%
✓ Alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu mehhanism	30.06.2007

⁴⁶ Autoregistriskuse andmed. 2005. I poolaastal oli alla 120 mg/km CO₂ emissiooniga uute sõiduautode osakaal Eesti registrisse kantavate autode hulgas 0,48%.

⁴⁷ Autoregistriskuse andmed. Euro 3 normidele vastavate raskeveokite osakaal raskeveokiveeremis oli 2005. I poolaastal 10,6%.

⁴⁸ Vt ühistranspordiprogrammi meede 3.1

⁴⁹ Rahulolu hindamiseks viiakse läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

	<ul style="list-style-type: none"> transpordisektoris on välja töötatud ✓ Laevades ja rongides kasutatava kütuse väävlisisalduse nõuded on välja töötatud ✓ Keskkonnasõbralike transporditehnoloogiate arendamise toetamise skeem on välja töötatud ja rakendatud ✓ Sõidukitele esitatavad keskkonnanõuded on uuendatud ✓ Uuring elektritranspordi arendamise võimalustest Eestis on valminud (reisirongiliikluse arendamisvõimaluste analüüsi osana⁴⁸) ✓ Rahulolu kasv ühiskonnateadlikkuse tõstmisega autode keskkonna mõjust⁴⁹: <ul style="list-style-type: none"> - sõiduautode energiamärgistamise direktiiv on harmoniseeritud; - Läbiviidud teavituskampaaniad. 	<p>31.12.2007</p> <p>31.12.2008</p> <p>vastavalt EL määrustele</p> <p>30.06.2007</p> <p>20%</p> <p>31.12.2007</p> <p>2 korda aastas</p>
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, Siseministeerium	

Meede 5.3

TRANSPORDI POOLT PÕHJUSTATUD NEGATIIVSETE KESKKONNAMÕJUDE ENNETAMINE JA TAGAJÄRGEDE LEEVENDAMINE							
	<p>Rakendatavate keskkonnasõbralikumate tehnoloogiate tingimustes on loomulik liiklusvahendite poolt põhjustatud keskkonnamõju vähenemine. Lisaks aitab keskkonnamõjusid vähendada ka elukeskkonna ja transpordi planeerimise parem ühitamine. Planeerimise küsimusi on käsitletud juba eelnevate meetmete juures, kuid kahjuks ei lahenda need meetmed kogu probleemi. Sellest tulenevalt on allpool toodud mõned täiendavad tegevussuunad. Üheks olulisemaks nendest on rakendusplaanide väljatöötamine transpordisektori keskkonna- ja tervisemõjude vähendamiseks. Lisaks aitavad mitmed meetmed kaasa teiste transpordi arengukava eesmärkide saavutamisele.</p>						
TULEMUS- NÄITAJA	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;">Keskkonnaõnnetuste mõju vähenemine aastaks 2013⁵⁰</td> <td style="text-align: right;">20%</td> </tr> <tr> <td>Üle 55 dB päevase müratasemega aladel elavate inimeste arvu vähenemine aastaks 2013 müraleevendusmeetmete tulemusena⁵¹</td> <td style="text-align: right;">20%</td> </tr> <tr> <td>Rahulolu kasv negatiivsete keskkonnamõjude ennetamistegevuse ja likvideerimisega⁵²</td> <td style="text-align: right;">20%</td> </tr> </table>	Keskkonnaõnnetuste mõju vähenemine aastaks 2013 ⁵⁰	20%	Üle 55 dB päevase müratasemega aladel elavate inimeste arvu vähenemine aastaks 2013 müraleevendusmeetmete tulemusena ⁵¹	20%	Rahulolu kasv negatiivsete keskkonnamõjude ennetamistegevuse ja likvideerimisega ⁵²	20%
Keskkonnaõnnetuste mõju vähenemine aastaks 2013 ⁵⁰	20%						
Üle 55 dB päevase müratasemega aladel elavate inimeste arvu vähenemine aastaks 2013 müraleevendusmeetmete tulemusena ⁵¹	20%						
Rahulolu kasv negatiivsete keskkonnamõjude ennetamistegevuse ja likvideerimisega ⁵²	20%						
	<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liikluse poolt põhjustatava müra ja vibratsiooni ning selle mõju vähendamine (sh läbi müraseinte rajamise); ▪ Tallinna raudtee-ümbersõidu rajamine ja ümbersõitude vajalikkuse 						

⁵⁰ Mõõdame alates 2006. aastast, andmed Keskkonnaministeerium.

⁵¹ Mõõdame alates 2009. aastast

⁵² Rahulolu hindamiseks viiakse läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatívne.

	<p>analüüsimine Tartus, Narvas ja mujal ning vajadusel näha ette nende rajamine pikemas perspektiivis;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liikluse ohjamine kohtades, kus selle intensiivsus põhjustab põhjendamatult suuri keskkonnakahjusid (sh tundlikel aladel) nii, et ühiskondlik kulu oleks võimalikult väike; ▪ Rakendatakse järjepidevalt abinõusid transpordi poolt põhjustatud jääkreostuse likvideerimiseks ja ennetamiseks (näiteks naftaproduktidega saastatud raudtee aluse pinna puhastamiseks, sh depoodes); ▪ Transpordi infrastruktuuri hooldamise ja kasutamise käigus tekkiva reostuse vähendamine (sh keskkonnaohtlike libedus- ja taimetõrje ainete järk-järguline asendamine keskkonnaohutumatel eriti keskkonnatundlikel aladel); ▪ Hinnatakse ja vastavalt vajadusele täiendatakse keskkonnaohtlike vedude regulatsiooni, et tagada: <ul style="list-style-type: none"> - laevadel tekkivate jäätmete (pilsivee, prügi ja muude saasteainete) kogumine sadamates; - leketete vähendamine raudteeveol (sh jäätmete kogumine reisirongidel). ▪ Parandatakse Päästeameti ja teiste asutuste valmisolekut transpordiõnnetuste tagajärgede likvideerimiseks koos vajaliku varustuse soetamise, väljaõppe korraldamise ning vastava seadusandluse kaasajastamise ja korrastamisega (sh tagada reostustõrje võimsuste olemasolu sadamates, reostustõrjeplaanide väljatöötamine ja rakendamine valmisoleku tagamiseks suurõnnetuste ja keskkonnaavariide likvideerimiseks). 																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">INDIKAATORID</th> <th style="text-align: left;">Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>✓ Mürakaartide koostamine ja sellele vastavate leevendusmeetmete kavandamine</td> <td>30.06.2007⁵⁴</td> </tr> <tr> <td>✓ Tallinna raudtee ümbersõidu rajamine</td> <td>31.12.2011</td> </tr> <tr> <td>✓ Keskkonnariskide vähenemine tundlikel aladel</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>✓ Jääkreostuse kaardistamine</td> <td>31.12.2008</td> </tr> <tr> <td>✓ Keskkonnasõbralike libedusetõrjemeetodite osakaal 2. ja 3. seisunditaseme teedel kasvab aastaks 2013⁵³</td> <td>20%ni</td> </tr> <tr> <td>✓ Keskkonnaohtlike vedude regulatsiooni ja järeelvalve üle vaatamine ja vajadusel tõhustamine</td> <td>30.06.2007</td> </tr> <tr> <td>✓ Päästeameti varustuse tase vastab nõuetele keskkonnareostuse likvideerimiseks merel ja maal.</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	✓ Mürakaartide koostamine ja sellele vastavate leevendusmeetmete kavandamine	30.06.2007 ⁵⁴	✓ Tallinna raudtee ümbersõidu rajamine	31.12.2011	✓ Keskkonnariskide vähenemine tundlikel aladel	20%	✓ Jääkreostuse kaardistamine	31.12.2008	✓ Keskkonnasõbralike libedusetõrjemeetodite osakaal 2. ja 3. seisunditaseme teedel kasvab aastaks 2013 ⁵³	20%ni	✓ Keskkonnaohtlike vedude regulatsiooni ja järeelvalve üle vaatamine ja vajadusel tõhustamine	30.06.2007	✓ Päästeameti varustuse tase vastab nõuetele keskkonnareostuse likvideerimiseks merel ja maal.	100%
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg																
✓ Mürakaartide koostamine ja sellele vastavate leevendusmeetmete kavandamine	30.06.2007 ⁵⁴																
✓ Tallinna raudtee ümbersõidu rajamine	31.12.2011																
✓ Keskkonnariskide vähenemine tundlikel aladel	20%																
✓ Jääkreostuse kaardistamine	31.12.2008																
✓ Keskkonnasõbralike libedusetõrjemeetodite osakaal 2. ja 3. seisunditaseme teedel kasvab aastaks 2013 ⁵³	20%ni																
✓ Keskkonnaohtlike vedude regulatsiooni ja järeelvalve üle vaatamine ja vajadusel tõhustamine	30.06.2007																
✓ Päästeameti varustuse tase vastab nõuetele keskkonnareostuse likvideerimiseks merel ja maal.	100%																
VÄLJUND-NÄITAJAD																	
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Keskkonnaministeerium, Maanteeamet, Raudteeinspeksioon																

⁵³ Maanteeameti andmed, 2005. aastal oli osakaal nullilähedane.

⁵⁴ Vastavalt Sotsiaalministri määrusele nr 87 (29.juuni 2005) Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded

VISIOON 4 TRANSPORT ON OHUTU JA TURVALINE

EESMÄRK 6 TAGADA TRANSPORDI INFRASTRUKTUURI JA TEENUSTE OHUTUS JA TURVALISUS

Liikumine ühest punktist teise peab liikleja jaoks olema võimalikult mugav, ohutu ja turvaline - see kehtib kõigi transpordiliikide kohta. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eeltoodud eesmärki täita.

MÕJUNÄITAJA Liiklusõnnetuste tõttu põhjustatud kahjude vähenemine aastaks 2013⁵⁵. 18%

Meede 6.1

LIIKLUSOHUTUST	REGULEERIVA	SEADUSANDLUSE	ANALÜÜSIMINE,
KORRASTAMINE JA RAKENDAMINE			

Liiklusohutuse tõhustamiseks on oluline omada süstemaatilist rakendusplaani, mis sätestaks riigi tegevused liiklusohutuse tõhustamiseks erinevate transpordiliikide lõikes. Lisaks ohutusele on tänapäeval üha olulisemaks tõusmas ka rahvusvahelise transpordiga (eriti lennuliiklusega) seotud turvalisuse küsimused.

TULEMUS- NÄITAJA

Liiklusohutuse paremaks arendamiseks on ettenähtud ohutusprogrammide koostamine kõikide transpordiliikide kohta.

Liiklusohutust reguleerivad õigusaktid ja nendega seotud probleemid on analüüsitud ja akte on täiendatud vastavalt vajadusele 100%

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- **Teeliiklus.** Liiklusohutuse probleemide ja liiklusseaduse analüüs, vajadusel täiendamine ja rakendamine;
- **Raudteetransport.** Raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremi seisukorra ning raudteeliikluse korralduse paranemine, tõhusa ja turvalise rongiliikluse edendamine ning antud probleemide lahendamiseks vajalike muudatuste tegemine õigusaktidesse;
- Ohutussüsteemi juurutamise kohustuse kehtestamine raudtee-ettevõtjatele;
- **Meretransport.** Mereturvalisuse probleemide analüüs ja seadusseadusandliku baasi täiendamine vastavalt vajadusele ning rakendamine;
- **Lennutransport.** Lennujulgestusalas alaste EL nõuete ning

⁵⁵ Arvutuslik kahju määratakse COST 313 meetodika kohaselt. Algväärtuseks on IB Stratum OÜ poolt teostatud 1999 ja 2000 aasta liiklusõnnetuste kahjude määramine ja prognoos aastani 2005. Prognoosi järgi oli liiklusõnnetuste poolt põhjustatud kahju 2004. aastal 5,0mld krooni.

	rahvusvaheliste lennundusorganisatsioonide standardite ja võimalusel ka soovitude rakendamine. Lennundustegevusega tegelevad ettevõtted töötavad välja ja rakendavad julgestusprogramme.	
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Maanteeamet, Autoregistrikeskus, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet.	
	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Liiklusohutus probleemid on analüüsitud ja liikluseadus ülevaadatud ja vajadusel uuendatud ✓ Raudteeliikluse probleemid on analüüsitud ja raudtee seadusandlus on üle vaadatud ja vajadusel uuendatud ✓ Ohutussüsteemi juurutamise kohustus raudtee-ettevõtjatele on rakendunud ✓ Mereturvalisuse probleemid on analüüsitud ja seadusandlik baas üle vaadatud ja vajadusel täiendatud ✓ Lennujulgestusalaste nõuete ja standardite täitmine on tagatud 	<p>vastavalt vajadusele</p> <p>vastavalt vajadusele</p> <p>01.01.2008</p> <p>vastavalt vajadusele</p> <p>100%</p>

Meede 6.2

OHUTU JA TURVALISE LIIKLUSE INFRASTRUKTUURI KUJUNDAMINE		
	Ohutuma liikluskeskkonna kujundamine eeldab regulaarset õnnetuste põhjuste analüüsimist ning meetmete rakendamist õnnetuste põhjuste kõrvaldamiseks. Käesolev meede tegeleb eeskätt infrastruktuuri arendamisega, tagamaks ohutu liiklemine.	
TULEMUS- NÄITAJA	<p>Õnnetuste ja intsidentide vähenemine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teedel hukkunute arv viimase kolme aasta keskmisena aastal 2013⁵⁶ - Raudteeintsidentide viimase kolme aasta keskmine on võrreldes 2005. aasta tasemega vähenenud⁵⁷ - Lennuintsidentide ja -õnnetuste viimase kolme aasta keskmine on võrreldes 2005. aasta tasemega vähenenud⁵⁸ - Laevaliikluse intsidentide viimase kolme aasta keskmine on võrreldes 2005. aasta tasemega vähenenud⁵⁹ 	<p>mitte rohkem kui 118</p> <p>20%</p> <p>20%</p> <p>20%</p>

⁵⁶ Teedel hukkunute arv 2005. aastal viimase kolme aasta keskmisena oli 167.

⁵⁷ Raudteeintsidentide arv tuhande tonn-kilomeetri kohta, viimase kolme aasta keskmine oli 2005. aastal 8,60.

⁵⁸ Lennuõnnetuste ja -intsidentide arv tuhande lennuoperatsiooni kohta, viimase kolme aasta keskmine oli 2005. aastal 1,00.

⁵⁹ Laevaõnnetuste arv tuhande sadamasse saabunud ja väljunud laeva kohta, viimase kolme aasta keskmine oli 2005. aastal 0,41 0,60.

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Õnnetuste ja intsidentide põhjuste väljaselgitamine ja analüüs;
- Liiklusohutust suurendavate uute tehnoloogiate katsetamine ja rakendamine;
- **Teeliiklus.** Teede liiklusohutusauditite süsteemi arendamine ja auditite läbiviimine (kooskõlas vastavate EL nõuetega)
- Liiklusohutlike kohtade ohutustamine.
- **Raudteetransport.** Alustatakse probleemsemate samatasandiliste raudteeülesõitude ümberehitamist eritasandilisteks ning arendatakse ja rekonstrueerida samatasapinnalisi raudteeülesõidukohti;
- Raudteeterminalide ja -jaamade territooriumite tarastamise ja kaasaegsete turvasüsteemide (nt turvakaamerate kasutuselevõtu laiendamine) rakendamine;
- **Meretransport.** Mereside jätkuv arendamine;
- Vastavalt HELCOM-i Kopenhaageni deklaratsioonile laevade jälgimise süsteemi AIS koos andmebaasiga ja laevaliikluse juhtimise infosüsteemi VTMISS välja arendamine Eesti vastutuspiirkonnas Läänemeres, neile kõikide läänemereäärsete riikide mereadministratsioonide juurdepääsu tagamine;
- **Lennutransport.** Ohutu lennundustegevuse tagamine navigatsiooni- ja sideseadmete moderniseerimise ja uute tehnoloogiate kasutuselevõtu kaudu;
- Eesti lennuväljade piisav varustamine kaasajale vastava julgestustehnoloogiaga (läbivaatusaparaat, käsimetalldetektor, metalldetektorkaar) ning kindlustada nõuetele vastav ehitiste, rajatiste ja perimeetri kaitse, tagamaks tsiviillennunduse piisavat turvalisust.

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, teeomanikud, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet

INDIKAATORID

Sihtväärtus või tähtaeg

VÄLJUND-
NÄITAJAD

- | | |
|---|----------------------------------|
| ✓ Õnnetuste ja intsidentide põhjuste väljaselgitamise ja analüüsi süsteemide hinnang ja ettepanekud selle täiendamiseks | 31.12.2007 |
| ✓ Aruanded liiklusohutust suurendavate uute tehnoloogiate katsetamise kohta | 1 kord aastas |
| ✓ Liiklusohutusauditite süsteem uuendatud | 31.12.2009 |
| ✓ Ohutustatud liiklusohutlike kohtade arv aastas | vähemalt 5 |
| ✓ Raudteeülesõitude ohutuse hinnang | 1 kord aastas |
| ✓ Raudteejaamade ohutuse ja turvalisuse hinnang | 1 kord aastas |
| ✓ Ametkondadevaheline ühtne meresidesüsteem | 31.12.2009 |
| ✓ AIS ja VTMISS süsteemid on väljaarendatud | 31.12.2009 |
| ✓ Lennunduse navigatsiooni- ja sideseadmed on võimelised tagama ohutu tegevuse jätkumise | positiivne hinnang 1 kord aastas |
| ✓ Lennuväljad on varustatud vajaliku tehnoloogiaga | 31.12.2013 |

Meede 6.3

LIKLUSKASVATUSE PARANDAMINE									
TULEMUS- NÄITAJA	<p>Liikluskasvatuse sihtrühma moodustavad sisuliselt kõik liiklejad: jalakäijad, sõitjad ja juhid. Liikluskasvatus on süsteemselt rakendatuna suhteliselt odav liiklusohutusabinõu, nõudmata suuri investeringuid. Liiklusohutuskampaania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitlese kaudu probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist. Efektiivsuse valdkonnas tagab erinevate liikluskasvatusemeetmete oskuslik kooskasutamine ning liiklusohutusabinõude (intensiivne politseikontroll, seadusandluse täiendamine, vahetu teave kohalikul tasandil, muutused liikluskeskkonnas) samaaegne rakendamine.</p> <p>Liiklushoiakute paranemine aastaks 2013⁶⁰ 10%</p> <p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arendatakse liikluskasvatust (eriti lastel), sh: <ul style="list-style-type: none"> - Liiklusohutuskampaaniate, liikluskasvatuseprogrammide ning uuringute läbiviimine ja nende tulemuste hindamine; - Väikelaevade ohutuse tõstmine ja merekultuuri propageerimine (harrastuslaevnike teadlikkuse tõstmine, koolitus, avalikud teavituskampaaniad, koostöö õppeasutuste, politsei ja piirivalvega jms). ▪ Parandatakse mootorsõidukijuhtide ja liikluse korraldamisega seotud spetsialistide koolitust, sh: <ul style="list-style-type: none"> - Veoautojuhtide, bussi-, trammi- ja trollijuhtide ning remondi ja hoolduse personali ametiõpe lisatakse riiklikusse koolitustellimusse; - Maanteeliikluse organiseerijate ja korraldajate koolitamise ja regulaarse täiendõpe edasiarendamine - Tõhustatakse vedurijuhtide ja teiste raudteetöötajate koolituse ja väljaõppe süsteemi; raudteeinsenere hakatakse riigi toetusel ette valmistama vastavalt tegelikule vajadusele; - Arendatakse kvaliteetse merehariduse ja spetsialistide koolitussüsteemi ning töötatakse välja ja kehtestatakse kutsestandardid eelkõige meresõiduohutusega seotud valdkondades; - Lennundusalase hariduse parendamine 								
VÄLJUND- NÄITAJAD	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">INDIKAATORID</th> <th style="text-align: left;">Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>✓ Liiklusohutuskampaaniate ja liikluskasvatuseprogrammide rakendamise mõju hinnang</td> <td>1 kord aastas</td> </tr> <tr> <td>✓ Väikelaevade ohutuse ja merekultuuri propageerimise mõjude hinnang</td> <td>1 kord aastas</td> </tr> <tr> <td>✓ Riiklik koolitustellimus sisaldab veoautojuhtide, bussi-, trammi- ja trollijuhtide ning remondi ja</td> <td>01.09.2008</td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	✓ Liiklusohutuskampaaniate ja liikluskasvatuseprogrammide rakendamise mõju hinnang	1 kord aastas	✓ Väikelaevade ohutuse ja merekultuuri propageerimise mõjude hinnang	1 kord aastas	✓ Riiklik koolitustellimus sisaldab veoautojuhtide, bussi-, trammi- ja trollijuhtide ning remondi ja	01.09.2008
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg								
✓ Liiklusohutuskampaaniate ja liikluskasvatuseprogrammide rakendamise mõju hinnang	1 kord aastas								
✓ Väikelaevade ohutuse ja merekultuuri propageerimise mõjude hinnang	1 kord aastas								
✓ Riiklik koolitustellimus sisaldab veoautojuhtide, bussi-, trammi- ja trollijuhtide ning remondi ja	01.09.2008								

⁶⁰ IB Stratumi liikluskäitumise monitooringu küsitlusuuringu andmed, mis kajastavad inimeste hinnangut olukorrale Eesti liikluses (5=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 2,9.

	hoolduse personali ametiõpet	
	✓ Rakendunud maanteeliikluse korraldajate koolitamise ja regulaarse täiendõppe süsteem	01.09.2008
	✓ Vedurijuhtide ja teiste raudteetöötajate koolituse ja väljaõppe süsteemi hinnang ja ettepanekud selle täiustamiseks on tehtud	31.12.2007
	✓ Merehariduse ja -spetsialistide koolitussüsteemi hinnang ja ettepanekud selle täiendamiseks on tehtud ning meresõiduohutusega seotud valdkondades on kutsestandardid välja töötatud	31.12.2007
	✓ Lennundusala hariduse ja täiendkoolitussüsteemi hinnang ja ettepanekud selle täiustamiseks on tehtu	31.12.2008
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Haridus- ja Teadusministeerium, Maanteeamet, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet	

Meede 6.4

LIIKLUSJÄRELEVALVE PARANDAMINE REGULATSIOONI TÄITMISE ÜLE		
	<p>Liiklusjärelvalve korraldamine on tõhusaks meetmeks liiklusõnnetuste ennetamisel ja liiklejate käitumisharjumuste kujundamisel. Liiklusjärelvalve alaseks tegevuseks on Euroopa Komisjon 2003. aasta oktoobris kujundanud oma soovitusel, milles on põhiohk pandud sõidukite juhtimise vähendamisele joobeseisundis, sõiduki turvavarustuse kasutamise suurendamisele, lubatud suurima sõidukiiruse ületajate vähendamisele, kontrolli tõhustamisele sõidukite tehnilise seisukorra üle ning professionaalsete juhtide sõidu- ja puhkeajarežiimist kinnipidamisele. Lisaks liiklusjärelvalve alase tegevuse tõhustamisele tuleb kavandada lähiajal ka automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi (kiiruse ja foori punase tule kontroll) juurutamine.</p>	
TULEMUS- NÄITAJA	Ohutuse, turvalisuse ja liikluskäitumise paranemine ⁶¹ aastaks 2013	20%
	<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teeliiklus. Liiklusjärelvalve tõhustamine ning liiklejate käitumisharjumuste ümberkujundamine; ▪ Järelevalve tõhustamine mootorsõidukijuhi töö- ja puhkeaja nõuete ning mootorsõiduki tehnonõuete täitmise üle; ▪ Raudteetransport. Tõhustatakse kontrolli vedurijuhtide ja teiste raudteeliikluse juhtimisega vahetult seotud isikute tööaja nõuetest kinnipidamise üle; ▪ Meretransport. Eestit külastavate laevade kontrolli tagamine vastavalt Paris MOU nõuetele Eesti sadamates. Eesti laevade järelevalve (Flag State Control) inspektorite ja välislaevade kontrolli (Port State Control) inspektorite töö tõhustamine, optimeerimine ja 	

⁶¹ IB Stratumi liikluskäitumise monitooringu vaatlusandmed, mis näitavad kiiruspiirangu (v=110) rikkujate, alkoholihoobes sõiduki juhtijate ning punase fooritule eirajate keskmist osakaalu kogu liiklejate seas. 2005. aastal oli monitooringu vaatlusandmete keskmine 1,6%.

- vastava motivatsiooni loomine jätkusuutlikkuse tagamiseks;
- Eesti lipu all sõitvate laevade väljumine Paris MOU “hallist nimekirjast” ja “valgesse nimekirja” pääsemine;
 - ISPS⁶² koodeksis ette nähtud nõuete täitmise tagamine operaatorite ja sadamavaldajate poolt, meetmete rakendamine rahvusvahelises kaubanduses osalevate laevade ja sadamate turvalisuse tagamiseks.
 - **Lennutransport.** Tõhustatakse kontrolli harrastuslendurite tegevuse ja lennukite tehnonõuete täitmise üle.

	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	✓ Järelevalvemehhanismide hindamine ja ettepanekud nende tõhustamiseks.	30.09.2007
	✓ Eesti lipu all sõitvad laevad on Paris MOU „valges nimekirjas”	31.12.2007
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Maanteeamet, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet, Autoregistrikeskus	

⁶² ISPS - *International Ship and Port Facility Security*

VISIOON 5 ÜHISTRANSPORDI JA KERGLIIKLUSE KASUTAMINE ON MUUTUNUD MUGAVAMAKS JA POPULAARSEMAKS

EESMÄRK 7 ARENDADA ÜHISTRANSPORTI JA KERGLIIKLUST, ET TAGADA VÕIMALUSED LIIKUMISVAJADUSE JÄTKUSUUTLIKUKS RAHULDAMISEKS

Ühistransport peab tagama kõigile elanikkonnagruppidele vähemalt minimaalsed vajalikud liikumisvõimalused. See tähendab, et elanikele, kes ei saa või ei soovi kasutada autot, peab olema võimaldatud teostada vajalikud liikumised ühistranspordiga. Oluline on tagada ka vähemalt minimaalne teeninduse standard.

Ühistransport on atraktiivne ja keskkonnasõbralik alternatiiv sõiduautode kasutamisele tiheda liiklusega maanteedel ja linnapiirkondades. Mõjutades inimesi kasutama sõiduautode asemel ühistransporti, on võimalik oluliselt vähendada keskkonnakoormust ja avariide ohtu, vältida liikluse ummistumist linnades, vähendada vajadust pidevalt investeerida teedesse, ristmikesse ja parkimisvõimalustesse. Autodega konkureerimiseks peab ühistransport olema mugavuselt ja teenuse kvaliteedilt konkurentsivõimeline, sõiduplaan peab olema piisavalt tihe ja paindlik ning ühistranspordi kasutamise hind ja ajakulu reisija jaoks atraktiivne.

Alljärgnevad meetmed toovad välja peamised tegevussuunad ühistranspordi olukorra parandamiseks. Konkreetsemad tegevused on toodud käesoleva arengukava lisas „Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010”.

MÕJUNÄITAJA Ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käimisel⁶³ ületab 30%

Meede 7.1

ÜHISTRANSPORDI ÜLERRIIGILISE JUHTIMISE, KOORDINEERIMISE JA JÄRELVALVE TÕHUSTAMINE	
TULEMUS-NÄITAJA	Rahulolu kasv ühistranspordi korraldusega ⁶⁴ 20%
	<p>Praegune ühistranspordi korraldus on killustatud ja selle planeerimine ja elluviimine ei ole seetõttu efektiivne. Ühistranspordi koordineeriv üleriigiline struktuur võimaldaks arendada ühistranspordi süstemaatiliselt ning tervikuna, mis võimaldab tõhustada nii ühistranspordi analüüsi, planeerimist, plaanide elluviimist kui järelevalvet. Juhtimisstruktuuri parandamist peab toetama õigusliku regulatsiooni täiendamine.</p> <p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arendatakse välja üleriigiline ühistranspordi juhtimisstruktuur, ülesandega: <ul style="list-style-type: none"> - kõrvaldada toetatavate liinide ja kommertsalustel opereeritavate liinide kattuvus, maakonnasiseste liinivõrkude optimeerimine ning maakonna piirialadel opereerivate liinide integreerimine;

⁶³ Eesti tööjõu-uuringu andmed, 2005. aastal kasutas tööl käimiseks ühistransporti 29,9% inimestest.

⁶⁴ Rahulolu hindamiseks viiakse kõigi meetmega seotud partnerite seas läbi rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

	<ul style="list-style-type: none"> - tagada süsteemne järelevalve avaliku teenindamise lepingu ja ühistranspordi korraldust reguleerivate õigusaktide täitmise üle. ▪ Töötatakse välja ühtsed konkursi- ja avaliku teenindamise lepingu põhitingimused; ▪ Vaadatakse üle statistikavajadus ühistranspordi analüüsimiseks ning teha ettepanekud olemasoleva statistika täiendamiseks; 						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">INDIKAATORID</th> <th style="text-align: center;">Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VÄLJUND-NÄITAJAD Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.</td> <td style="text-align: center;">Vt lisa 2</td> </tr> <tr> <td>VASTUTAJAD Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused, kohalikud omavalitsused</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	VÄLJUND-NÄITAJAD Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.	Vt lisa 2	VASTUTAJAD Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused, kohalikud omavalitsused	
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg						
VÄLJUND-NÄITAJAD Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.	Vt lisa 2						
VASTUTAJAD Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused, kohalikud omavalitsused							

Meede 7.2

ÜHISTRANSPORDI KONKURENTSIVÕIME TÕSTMINE	
TULEMUS-NÄITAJA	<p>Sõitude arvu keskmine kasv ühisühistranspordis keskmiselt⁶⁵ 6% aastas</p> <p>Ühistransport ei ole reeglina täielikult isetasuv ning vajab riigipoolset toetust. On väga oluline, et toetust jagataks õiglastel alusel - vastasel juhul kasutatakse riigi ressursse ebaefektiivselt ning ühistranspordi toetamine ei pruugi anda soovitud tulemusi. Ebakindlus ühistranspordi riiklikul rahastamisel ei ole võimaldanud toetatavate liinide operaatoritel piisavalt veeremi uuendamisse investeerida. Seetõttu on vajalik planeerida ühistransporditoetusi pikemaajalisemalt. Oluline on välja töötada liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuded. Ühistranspordi veeremi kvaliteedi paranemise mõju peavad võimendama ka investeeringud ühistranspordi infrastruktuuri ning reisijate teeninduse paranemise. Kokkuvõttes loob see tingimused ühistranspordi maine tõstmiseks ja ühistranspordi kasutamise laiendamiseks.</p> <p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ühistranspordi veeremi kvaliteedi paranemine: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Viiakse läbi uuringud ühistranspordi toetuste vajaduse hindamiseks, töötatakse välja ühistranspordi toetuste vajaduse määramise ja jaotamise meetodika; ▪ Töötada välja liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuded (pöörates sh tähelepanu piiratud liikuvusega inimeste vajadustele). • Ühistransporti teenindava infrastruktuuri arendamine: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tagatakse ühissõidukiradade rajamise ning muude liikluskorralduslike vahendite kasutamise ühissõidukite liiklusele eelisolukord; ▪ Tagatakse reisijaid teenindava infrastruktuuri areng läbi ühistransporti teenindavale infrastruktuurile kvaliteedinõuete kehtestamise ja selle arendamise toetamise pöörates sh

⁶⁵ Statistikaameti andmed sõitude arvu kohta transpordiliigiti, 2005. aastal vähenes sõitude arv ühistranspordis 3,2, %.

	<p>tähelepanu piiratud liikuvusega inimeste teenindusvõimaluste parendamisele.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luuakse kogu Eestit kattev sõiduplaanide ja reisiplaneerimise infosüsteem, mis sisaldab piletite soetamise võimalust interneti vahendusel. - Uute trammiliinide rajamine ja ühendamine Ülemiste liiklussõlmega <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ühistranspordi atraktiivsuse tõstmine: <ul style="list-style-type: none"> - Töötatakse välja ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteedi näitajate ühtsed normatiivid maakonna, valla, asula ja linna jaoks arvestades haldusüksuse eripära; - Ühissõidukite kasutamist propageeriva teabe ja reklaami levitamine massiteabevahendites, ühistransporti tutvustavate avalike ürituste ja kampaaniate korraldamine; - Koostöös Rahandusministeeriumiga töötatakse välja põhimõtted ühistranspordi kasutamise soodustamiseks teenistus-, töö või ametialaste sõitude sooritamisel 						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">INDIKAATORID</th> <th style="text-align: left;">Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VÄLJUND- NÄITAJAD</td> <td>Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.</td> </tr> <tr> <td>VASTUTAJAD</td> <td>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused kohalikud omavalitsused</td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	VÄLJUND- NÄITAJAD	Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.	VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused kohalikud omavalitsused
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg						
VÄLJUND- NÄITAJAD	Detailsem rakendusplaan ja tegevuste väljundnäitajad sisalduvad Ühistranspordiprogrammis 2006-2013.						
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, maavalitsused kohalikud omavalitsused						

Meede 7.3

TULEMUS-
NÄITAJA

KERGLIIKLUSE SOODUSTAMINE	
Kergliikluse osakaalu suurenemine tööl käimisel aastaks 2013 ⁶⁶	10%
<p>Lisaks ühistranspordile on ka teisi keskkonnasõbralikke liikumisvõimalusi, mida ei tohiks tahaplaanile jätta. Euroopa riikides on laialdaselt levinud kergeliikluse kasutamine üldise transpordikoormuse vähendamiseks.</p> <p>Kergeliikluse süstemaatiliseks arendamiseks on ette nähtud kergeliikluse edendamise rakendusplaani (meede 1.1) väljatöötamine.</p>	
<p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kergliikluse infrastruktuuri oluline parandamine nii asulates kui ka asulavälistel teedel ▪ Töötatakse välja juhendid kergliikluse ohutuse ja juurdepääsu arendamiseks. ▪ Kergliikluse propageerimine 	

⁶⁶ Eesti tööjõu-uuringu andmed, 2005. aastal oli kergliikluse osakaal tööl käimisel 27,3%.

	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
VÄLJUND- NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ehitatud, rekonstrueeritud ja renoveeritud kergliiklusinfrastruktuuri maht⁶⁷ ✓ Juhendid kergliikluse ohutuse ja juurdepääsu arendamiseks on välja töötatud ✓ Korraldatud teabeürituste arv 	<p>50 km</p> <p>31.12.2008</p> <p>2 kampaaniat aastas alates 2008. aastast</p>
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Maanteeamet, maavalitsused, kohalikud omavalitsused	

⁶⁷ Maanteeameti andmed riigiteede kergliiklusinfrastruktuuri kohta, 2005. aastal oli tööde mahuks 41km.

VISIOON 6 VEONDUSTURG TOIMIB EFEKTIIVSELT JA EESTI TRANSPORDI-ETTEVÕTTED ON RAHVUSVAHELISELT KONKURENTSI-VÕIMELISED

EESMÄRK 8 TÄIENDADA AUSAT KONKURENTSI SOODUSTAVAJD REEGLEID JA PARANDADA TINGIMUSI TRANSPORDITEENUSTE PAKKUMISEKS TRANSPORDI INFRASTRUKTUURIL

Hästi toimiv transporditurg on majandusarengu oluliseks eeltingimuseks. Kuna enamuse Eesti ettevõtteid tarbib transporditeenuseid, mõjutavad turutõrked ja ebaaus konkurents transpordisektoris valdavalt osa Eesti majandusest. Samas on oluline silmas pidada, et ka transpordisektor on eraldiseisvana oluline majandusharu ning riigi huvides on tagada selles harus tegutsevatele ettevõtetele väliskonkurentidega võrreldes võrdsed tingimused tegutsemiseks.

MÕJUNÄITAJA Riigisiseste vedude ostuvõimepariteediga korrigeeritud hinnad ei ületa Balti riikide ja Põhjamaade keskmist hinda⁶⁸ 20%

Meede 8.1

REGULAARNE MÕJUANALÜÜS TRANSPORTI REGULEERIVALE SEADUSANDLUSELE

Õigussüsteem peab olema võimalikult efektiivne, reguleerides ettevõtete ja indiviidide käitumist just seal, kus seda vaja on. Seadusel peab olema võimalikult vähe mittesoovitavaid kõrvalmõjusid ning olulised aspektid ei tohiks olla reguleerimata. Selle saavutamiseks on tähtis põhjalikult analüüsida iga olulisema õigusakti mõju majandusele ja ettevõtlus- ja looduskeskkonnale ning vajadusel viia seadusandlusesse sisse vajalikud muudatused.

TULEMUS-NÄITAJA

Õiguspõhjuste analüüsi süsteem on käivitunud ning kõigile olulisemat mõju omavatele seadustele on tehtud mõjuanalüüs. 100%

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Töötatakse välja transpordi reguleeriva seadusandluse majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnamõjude hindamise süsteem;
- Käivitatakse õiguspõhjuste süstemaatiline analüüsimine transpordi valdkonnas

INDIKAATORID

Sihtväärtus või tähtaeg

VÄLJUND-NÄITAJAD

- ✓ Transpordi reguleeriva seadusandluse majanduslike, sotsiaalsete, regionaalsete ja keskkonnamõjude hindamise süsteem on välja töötatud
- ✓ Õiguspõhjuste hindamist rakendatakse kõigile olulisematele õigusaktidele

31.12.2007

alates 01.01.2008

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

⁶⁸ Ettevõtjate hinnang, leitakse Eesti kolme suurema riigisiseste vedude pakkuja hinnangute keskmisena. 2005. aastal oli 14%.

Meede 8.2

JÄRELEVALVE TAGAMINE TURU TOIMIMIST REGULEERIVA SEADUSANDLUSE TÄITMISE ÜLE													
	<p>Ettevõtete turujõud on erinev. Kui turul valitseb ebaaus konkurents, võib see kaasa tuua turu kontsentreerumise üksikute ettevõtjate kätte, mis kokkuvõttes võib omada negatiivset mõju kogu majanduse konkurentsivõimele. Seega on oluline, et õiguslik raamistik ja selle täitmise järelvalve tagaksid turul ettevõtluse toimimise õiglase konkurentsi tingimustes.</p>												
TULEMUS- NÄITAJA	<p>Konkurentsituatsiooni mõjutavate seaduste (sh maksuseadused) rikkumisi ei ole⁶⁹</p> <p>TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maanteetransport. Järelevalve teostamist teedel ja ettevõtetes õigusaktidega kehtestatud reeglitest ja tingimustest kinnipidamise kontrolliks ning kõlvatu konkurentsi vähendamiseks tõhustamine. ▪ Raudteetransport. Raudteeõiguse sätetest kinnipidamise tagamine ja järelevalve tõhustamine. ▪ Meretransport. Merendusõiguse sätetest kinnipidamise tagamine ja järelevalve tõhustamine. ▪ Lennutransport. Lennundusõiguse sätetest kinnipidamise tagamine ja järelevalve tõhustamine. 												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INDIKAATORID</th> <th>Sihtväärtus või tähtaeg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>✓ Järelevalve meetodika on täiustatud ning mahtu on suurendatud.</td> <td>30.06.2008</td> </tr> <tr> <td>✓ Järelevalvet teedel ja ettevõtetes õigusaktidega kehtestatud reeglitest kinnipidamise kontrolliks on suurendatud⁷⁰</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>✓ Raudteeõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>✓ Merendusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>✓ Lennundusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg	✓ Järelevalve meetodika on täiustatud ning mahtu on suurendatud.	30.06.2008	✓ Järelevalvet teedel ja ettevõtetes õigusaktidega kehtestatud reeglitest kinnipidamise kontrolliks on suurendatud ⁷⁰	20%	✓ Raudteeõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%	✓ Merendusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%	✓ Lennundusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%
INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg												
✓ Järelevalve meetodika on täiustatud ning mahtu on suurendatud.	30.06.2008												
✓ Järelevalvet teedel ja ettevõtetes õigusaktidega kehtestatud reeglitest kinnipidamise kontrolliks on suurendatud ⁷⁰	20%												
✓ Raudteeõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%												
✓ Merendusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%												
✓ Lennundusõiguse rikkumistele on tehtud ettekirjutused ning nende mittetäitmise korral on rakendatud sanktsioonid	100%												
VÄLJUND- NÄITAJAD													
VASTUTAJAD	<p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Maanteeamet, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet.</p>												

⁶⁹ Konkurentsiameti andmed, 2005. aastal oli transpordisektoris rikkumiste arv 1.

⁷⁰ Mõõdame alates 2006

EESMÄRK 9 TÕSTA REISIJATE JA KAUPADE VEOGA SEOTUD TRANSPORDIETTEVÕTLUSE, SH EESTIT LÄBIVA TRANSIIDIKORIDORI KONKURENTSIVÕIMET NING AIDATA KAASA TRANSPORDITEENUSTE EKSPORDI SUURENDAMISELE JA TRANSPORDIETTEVÕTLUSE ARENDAMISELE

Lisaks sellele, et transpordisektoril on oluline roll kogu majanduse ja elanikkonna teenindamisel, on transpordisektor ka eraldiseisvana küllaltki suur majandusharu ning Eesti riigi huvides on seista hea selle eest, et Eesti transpordiettevõtted säilitaksid avatud turu tingimustes oma konkurentsivõime. Arvestades EL meetmeid laevanduseettevõtete toetamiseks on oluline tagada ka Eesti lipu all seilavatele laevadele võrdsed võimalused lähinaabritega konkurentsipüsimiseks.

Eesti transpordisektor on suuresti sõltuv transiitvedudest ning need omakorda olukorrast Venemaalt suunduvast naftatransiidist. Transiitkaupade nomenklatuuri diversifitseerimine ja transiitvedude geograafia muutmine (ida-lääne suuna kõrval ka lääs-ida suund) tagab suurema lisandväärtuse loomise, Eesti vedajate (sh mere- ja maanteetranspordiettevõtjate) laiema rakendamise ja suurema tööhõive, samuti riskide vähendamise. Läbi Eesti suunduvate transpordikoridoride konkurentsivõime tagamiseks on oluline vältida ka infrastruktuuri kasutustasude määramisel ning maksupoliitika kujundamisel Eesti transiidikoridori muutumist nn kalliks tsooniks (nt raudtee- ja sadamatasude märkimisväärse tõstmise näol), mis peletaks eemale suure osa transiidivoost.

MÕJUNÄITAJA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Viimase kolme aasta keskmine transpordisektori lisandväärtuse reaalkasv töötaja kohta ei jää alla Eesti SKP keskmisele reaalkasvule⁷¹ ✓ Kaubavedude geograafia laienemine⁷² ✓ Konteinerkaupade vedude kasv aastaks 2013⁷³ ✓ Nafta ja naftasaaduste transiidi osakaalu vähenemine⁷⁴ 	<p>võrreldakse 1 kord aastas</p> <p>20%</p> <p>750 000 TEUni</p> <p>70% kogutransiidist</p>
-------------	---	---

Meede 9.1

KAUBANOMENKLATUURI JA VEDUDE GEOGRAAFIA MITMEKESISTAMINE TAGADES TRANSPORTI TEENINDAVA INFRASTRUKTUURI ARENGU
Narva maanteepiiripunkti läbilaskevõime kasv aastaks 2013 ⁷⁵ 50%
Meetme rakendamist toetavad mitmed arengukava muudes meetmete raames ettenähtud tegevussuunad ja tegevused nagu näiteks hea talvise navigatsiooni kindlustamine Soome ja Pärnu lahel, raudtee läbilaskevõime tõstmine, Tallinna ümbersõidu ehitamine ja teedevõrgu arendamine. Suur osa rahvusvahelistest

⁷¹ 2005. aastal oli viimase kolme aasta transpordisektori lisandväärtuse reaalkasv 7,6%, sama perioodi majanduskasv oli 9,8%.
⁷² Mõõdetuna Eesti kolme suurema väliskaubanduspartneri osatähtsusega kogu kaubavahetuskäives (Statistikaameti andmed). 2005. aastal oli kolme suurema väliskaubanduspartneri osatähtsus 43,9%.
⁷³ 2005. aastal oli konteinerkaubavedude maht Statistikaameti andmetel 128 634 TEU.
⁷⁴ Nafta ja naftasaaduste osakaal transiidis oli 2005. aastal kogu kaubagruppide hulgas 79,6%.
⁷⁵ 2005. aastal 400 veoautot ööpäevas.

kaubavoogudest Eestis liigub mööda raudteed ja selle tõttu on raudtee läbilaskevõime transpordiettevõtlaste arenemise seisukohast üheks olulisemaks teguriks. Raudtee läbilaskevõime suurendamine sõltub raudtee infrastruktuuri (sh. raudteejaamade) vastavusest vajadustele. Piiriületuse lihtsustamist silmas pidades on oluline arvestada liitumisega Schengeni ruumiga ja neist tulenevate nõuetega.

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Piiriületusprobleemide lahendamine Narvas (sh uue maantee silla projekteerimine ja ehitus);
- Koidula piirijaama ehitamine ja rakendamine (sh tagada veterinaarkontrolli teostamise võimalikkus piiri ületamisel);
- Luuakse tingimused täiendavate terminalide, jaotus- ja logistikakeskuste ja tehnotarkade kavandamiseks ja rajamiseks;
- Tagatakse jaamateede pikendamise pikkade rongide vastuvõtu tagamiseks, tagades seejuures tingimused jalakäijate liikumisvajaduste rahuldamiseks.

VÄLJUND-
NÄITAJAD

INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
✓ Narva maantee silla ehitus	31.12.2013
✓ Koidula piirijaama ehitamine	31.12.2010
✓ Tallinna ringtee ehitus	31.12.2011
✓ Terminalide, jaotuskeskuste ja tehnotarkade pinna suurendamine aastaks 2013 võrreldes aastaga 2005	2 korda
✓ Pikkade rongikoosseisude teenindamise võime on saavutatud	31.12.2010
✓ Kaupade ja teenuste jaotusala infrastruktuur on efektiivsem kui 2005. aastal ⁷⁶	10%
✓ Tollivõimud (toll) hõlbustavad kaupade liikumist efektiivsemalt ⁷⁷	10%

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Meede 9.2

INFOTEHNOLOOGILISTE NING SIDESÜSTEEMIDEL BASEERUVATE LAHENDUSTE ARENDAMINE

Kaasaegsete infotehnoloogiliste lahenduste kasutamine ei tõsta mitte ainult transporditeenuste kasutamismugavust, vaid võimaldab teatud juhtudel ka olulist kulude kokkuhoidu. Seetõttu on oluline välja selgitada, millised lahendused võiksid Eestile kasulikud olla ning tagada nende kiire juurutamine

⁷⁶ Eesti ettevõtete juhtide arvamusuuringu tulemused iga-aastases väljaandes Eesti Rahvusvaheline Konkurentsivõime (6=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 4,35.

⁷⁷ Eesti ettevõtete juhtide arvamusuuringu tulemused iga-aastases väljaandes Eesti Rahvusvaheline Konkurentsivõime (6=väga hea, 1=väga halb). 2005. aastal oli hinnangute keskmine 4,43.

TULEMUS-
NÄITAJA

transpordisektoris.

Veoste töötlemise aeg piiril on lühenenud⁷⁸

50%

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Elektroonilist andmeedastussüsteemi põhimõtete väljatöötamine eesmärgiga loobuda järk-järguliselt paberasjaajamisest ja ühtsete andme- ja dokumendistandardite väljatöötamine:
 - Automaatne andmeedastussüsteemi *EDI*⁷⁹ väljaarendamine eesmärgiga kiirendada transpordiga seotud protsesse, seda esmajoones eksport-import- ja transiitvedudel.
 - Aktiivne rahvusvaheline koostöö, tagamaks *EDI* tehnoloogiline ühilduvus Läänemere piirkonnas ning läbirääkimised kolmandate riikide ja Euroopa Komisjoniga tagamaks EL nõuetele vastavust;
- *Galileo* satelliitside teenuste võimaluste efektiivse kasutamise analüüsimine ja tegevusprogrammi väljatöötamine.

VÄLJUND-
NÄITAJAD

- ✓ EDI tehnoloogia on kasutusvalmidus on saavutatud
- ✓ Galileo kasutuselevõtu tegevusprogrammi valmimine

31.12.2007
30.06.2008

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Raudteeinspeksioon, Veeteede Amet, Lennuamet, Tallinna Sadam AS, Rahandusministeerium.

Meede 9.3

RAHVUSVAHELISE NING SISERIIKLIKU KOOSTÖÖ JA KONKURENTSI ARENDAMINE

Eesti majandusruum on väike ja sellest tulenevalt pakuvad erinevad piiriülese koostöö võimalused meie ettevõtjatele võimalust oma tegevust laiendada ning leida uusi kasumlikke projekte. Riigi huvides on soodustada sellise koostöö levikut, seda eeskätt läbi kontaktide loomise hõlbustamise kohalike ettevõtjate ja välispartnerite vahel.

Lisaks eeltoodule on riigil võimalik suurendada kohalike ettevõtete konkurentsivõimet läbi aktiivse suhtlemise teiste riikide valitsusasutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega ning kaitsta neis Eesti ettevõtjate huvisid. Selle sihi saavutamist toetab ka meetmes 1.1. väljapakutud tõhusa transpordikomisjoni loomine.

Võrdsete võimaluste tagamiseks Eesti transpordiettevõtetele on ka oluline analüüsida ning hinnata konkurentsi nendes turgudel, kus Eesti ettevõtjad konkureerivad ning koostöös naabrite ja teiste Euroopa Liidu riikidega leida ning rakendada lahendused Eesti ettevõtjate konkurentsivõimelisuse tagamiseks.

⁷⁸ Maksu- ja Tolliameti hinnang, 2005. aastal tavaolukorras ligikaudu 10min.

⁷⁹ EDI - *Electronic Data Interchange* ehk elektrooniline andmevahetus.

TULEMUS-
NÄITAJA

Rahulolu kasv Eesti osalemisega siseriiklikus ja rahvusvahelises koostöös⁸⁰ 20%
Keskmine viisasaamise aja erinevus Soomest⁸¹ 0

TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED

- Osalemine EL transpordipoliitika kujundamises
- Eesti huvide esindamine *Marco Polo* programmis, huvitatud osapoolte teavitusprogrammi väljatöötamine ja ellu viimine (sh lähimerevedude edendamiseks);
- Eesti huvide esindamine TEDIM⁸² programmi projektides, huvitatud osapoolte teavitusprogrammi väljatöötamine ja elluviimine;
- Eesti huvide esindamine Läänemere meremagistraalide (*Motorways of the Baltic Sea*) arendamise alases rahvusvahelises koostöös;
- Kolmandate riikide ebaausa konkurentsiga võitlemiseks loodud EL laevandustoetussüsteemi Eestis rakendamine
- Lähimerevedude Edendamiskeskuse loomine
- EL-i lähimerevedude (*Short Sea Shipping*) koostöövõrgustikuga liitumine;
- Eesti huvide esindamine koostöös Euroopa Komisjoni ja teiste riikidega *Single European Sky* rakendamiseks;
- Tutvustada Eesti transpordisektori võimalusi rahvusvahelisel areenil.

VÄLJUND-
NÄITAJAD

INDIKAATORID

Sihtväärtus või tähtaeg

- | | |
|--|------------|
| ✓ Marco Polo teavitusprogramm on välja töötatud ja ellu viidud | 30.06.2007 |
| ✓ TEDIM teavitusprogramm on välja töötatud ja ellu viidud | 30.06.2007 |
| ✓ Eesti huvid Läänemere magistraalide koostöös on esindatud | pidev |
| ✓ Laevandustoetuste süsteem Eestile sobilikult rakendatud | 31.12.2006 |
| ✓ EL-i lähimerevedude (<i>Short Sea Shipping</i>) koostöövõrgustikuga liitumine | 30.06.2007 |
| ✓ Lähimerevedude Edendamiskeskuse loomine; | 30.06.2007 |
| ✓ Koostöö Single European Sky raames | pidev |
| ✓ Eesti huvide esindamise kava transpordiala rahvusvahelises koostöös on välja töötatud. | 31.12.2007 |

VASTUTAJAD

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Välisministeerium, Siseministeerium

⁸⁰ Rahulolu hindamiseks viiakse läbi iga-aastane rahulolu-uuring, sihtväärtus on hetkel indikatiivne.

⁸¹ Andmed Välisministeerium

⁸² TEDIM – *Telematics, Education, Development and Information Management*.

2.5 ARENGUKAVA ELLUVIIMISE SEIRE JA JUHTIMINE

Käesoleva arengukava elluviijaiks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, tema valitsemisala ametid ja hallatavad riigiasutused koostöös teiste valitsus- ja riigiasutustega, kohalike omavalitsusasutuste, veondusettevõtjate liitude ja asjakohaste mittetulundusühingutega. Koostöö edendamiseks luuakse transpordi komisjon, mis võimaldaks kaasata huvitatud pooli ning kasutada efektiivselt väljaspool riigisektorit tegutsevaid oma ala eksperte.

Transpordi komisjoni töö toimub kolmel tasemel: laiendatud transpordikomisjon (Transpordi Nõukoda) hõlmab kõiki huvitatud pooli, keskne transpordikomisjon ametnike tasemel ning ad hoc teemade löikes ekspertgrupid.

Transpordikomisjoni ülesanded:

- transpordi arengukava eesmärkide täitmise jälgimine;
- huvigruppide kaasamine transpordipoliitika väljatöötamisse tagades huvide tasakaalustatud esindatuse
- ruumilise planeerimise, elamumajanduse ja muude arengukavade ja poliitikate seostamine transpordi vajadustega;
- transpordisektori hetkeseisust ja uurimisvajadustest ülevaadete tegemine;
- pideva tähelepanu tagamine erinevatele transpordiprobleemidele, alternatiivsete lahendusvariantide genereerimine, nende sisuline analüüs ja võimaluse loomine kokkulepetel põhinevateks lahendusteks diskussiooni käigus;
- langetada transpordipoliitilisi otsuseid ja teha vastavad ettepanekud ministrile;
- transpordi arengukava uuendamise ettevalmistamine ja selle iga-aastase rakendusplaani koostamine riigieelarve protsessi raames.

Transpordikomisjoni ülesanne seisneb kokkuvõtvalt transpordi arengukava eesmärkide ja tegevuste täitmise jälgimises ning arengukava ning selle alamtegevuste täiendamise ja väljatöötamise ettevalmistamises osalemises. Seejuures täidetakse kaasamise põhimõtteid, saavutatakse parem infovahetus, tekitatakse sisuline arutelu, mille tulemusena töötatakse läbi erinevad alternatiivid probleemküsimuste lahendamiseks ja jõutakse konkreetsete soovituseni, mis sisaldavad valdkondlikke ekspertide arvamuste ühisosa.

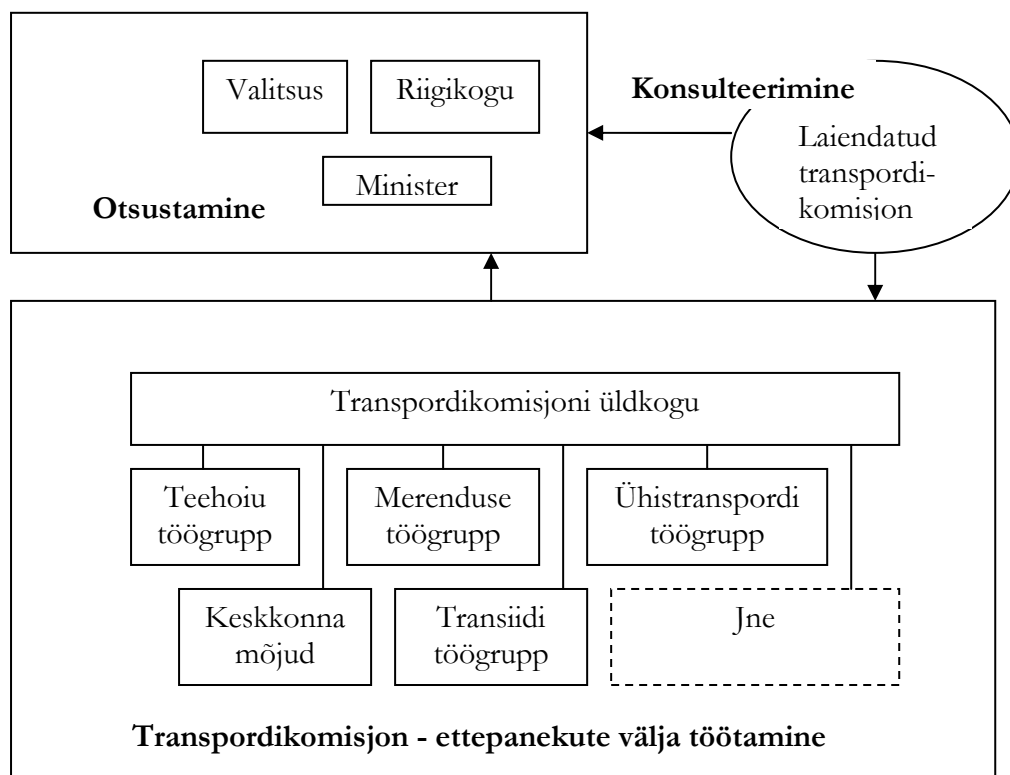
Transpordikomisjoni struktuur

Transpordikomisjoni kuuluvad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtkonna, teede- ja raudtee, lennunduse ja merenduse, majandusarengu ja välisvahendite osakonnast ning transpordiametitest (Maanteeamet, Veeteede Amet, Raudteeinspeksioon, Lennuamet).

Erinevate ministeeriumide ja nende haldusala ametite, maavalitsuste, omavalitsuste, erialaorganisatsioonide ja muude huvigruppide esindajaid ning eksperte kaastakse Transpordikomisjoni poolt konkreetsete teemade aruteluks loodud *ad hoc* ekspertgruppidesse või loodavate alaliste teemavaldkondi katvate töögruppide töös.

Transpordi laiendatud komisjoni (Transpordi Nõukoda) kuuluvad MKMi ja huvigruppide katusorganisatsioonide esindajad ja arvamusiidrid, kes saavad nõustada majandus- ja kommunikatsiooniministrit transpordipoliitilise otsuste langetamisel.

Transpordikomisjon graafiliselt



Transpordikomisjoni tööpõhimõtted

Transpordikomisjoni koosneb nn. põhikomisjonist, kus võetakse vastu otsuseid ning töögruppidest. Sisuline töö toimub valdavalt töögruppides. Töögrupid võivad olla nii alalised kui ka ajutised (üksikküsimuste lahendamisele orienteeritud). Näiteks võiks tuua järgmised töögrupid: transiidi töögrupp, keskkonnatöögrupp, liiklusohutuse ja turvalisuse töögrupp, jäämurde töögrupp, ühistranspordi töögrupp jne.

Töögrupid valmistavad ette ettepanekuid transpordikomisjonile, kus neid arutatakse ning saavutatakse kokkulepe. Seejärel esitatakse soovitus majandus- ja kommunikatsiooniministrile. Ministril on õigus tehtud ettepanekud tagasi lükata või heaks kiita. Ministri heakskiidule järgnevad tegevused otsuse

rakendamiseks. Ministril on õigus suunata probleeme transpordikomisjonile aruteluks, samas on transpordikomisjonil õigus omal initsiatiivil alata diskussioone seotud teemade üle.

Transpordikomisjoni tööd juhib transpordi ja transiidi teenindamise asekancler. Transpordikomisjoni tööd toetavad valdkondlikud spetsialistid ja transpordianalüütikud. Transpordikomisjon käib koos vähemalt kord kvartalis. Transpordikomisjoni töögrupid käivad koos vastavalt vajadusele.

2.6 MÄRKSONALOEND

HALDUSSUUTLIKKUSE PARANDAMINE

Meede 1.1; Meede 1.2; Meede 1.3; Meede 2.2; Meede 2.3; Meede 3.2; Meede 4.1; Meede 5.1; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.4; Meede 7.1; Meede 7.2; Meede 8.1; Meede 8.2; Meede 9.3

KONKURENTSIVÕIME

Meede 7.2; Meede 8.1; Meede 8.2; Meede 9.1; Meede 9.2; Meede 9.3

LENNUTRANSPORT

Meede 1.1; Meede 2.4; Meede 3.1; Meede 4.1; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.3; Meede 6.4; Meede 8.2; Meede 9.3

LOGISTIKA

Meede 2.3; Meede 9.1; Meede 9.3

MAANTEETRANSPORT

Meede 1.1; Meede 2.1; Meede 3.1; Meede 3.2; Meede 4.1; Meede 5.2; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.3; Meede 6.4; Meede 8.2; Meede 9.1; Meede 9.3

MERE- JA SISEVEETRANSPORT

Meede 1.1; Meede 2.3; Meede 3.1; Meede 4.1; Meede 5.2; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.3; Meede 6.4; Meede 8.2; Meede 9.1; Meede 9.3

RAHVUSVAHELISE TÄHTSUSEGA PRIORITEEDID

Meede 2.1; Meede 2.3; Meede 2.4; Meede 9.1; Meede 9.3

RAUDTEETRANSPORT

Meede 1.1; Meede 2.2; Meede 3.1; Meede 4.1; Meede 5.2; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.3; Meede 6.4; Meede 8.2; Meede 9.1; Meede 9.3

REGIONAALARENG

Meede 1.1; Meede 1.3; Meede 2.1; Meede 2.2; Meede 2.3; Meede 2.4; Meede 3.1; Meede 3.2; Meede 7.2; Meede 7.3

SISERIIKLIKU TÄHTSUSEGA PRIORITEEDID

Meede 2.1; Meede 2.2; Meede 2.3; Meede 2.4; Meede 3.1; Meede 5.1; Meede 5.2; Meede 5.3; Meede 6.1; Meede 6.2; Meede 6.3; Meede 6.4

SUURLINNADE PROBLEEMID

Meede 2.3; Meede 3.2; Meede 5.1; Meede 5.3; Meede 6.3; Meede 7.3

TRANSIIT

Meede 2.1; Meede 2.2; Meede 2.3; Meede 9.1; Meede 9.3

ÜHISTRANSPORT

Meede 1.1; Meede 3.1; Meede 3.2; Meede 5.2; Meede 6.3; Meede 7.1; Meede 7.2; Meede 7.3;

LISA 1: PRIORITEEDID

1. RAHVUSVAHELISE TÄHTSUSEGA TEGEVUSSUUNAD

Prioriteetid	Olulisus	Olulised kavandatavad investeeringud ⁸³
<p>1. Via Viroonia (Stockholm-Tallinn-Peterburi) arendamine</p> <p>a) Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimine</p> <p>b) Ühenduse parandamine sadamatega</p> <p>c) Tallinna ümbersõit ja Paldiski suuna arendamine nii maanteel kui raudteel</p> <p>d) Jäämurdekontseptsiooni rakendamine</p> <p>e) Raudtee läbilaskevõime kasvu tagamine</p> <p>f) Narva transpordisõlme väljaarendamine</p> <p>g) Sadamate arendamine</p> <p>h) Logistiliste lahenduste arendamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ida-Lääne (Kagu-Aasia, Venemaa ja Euroopa riikide vahelise) suunalise transiitkaubaveo arendamine. - Euroopa (Skandinaavia)-Eesti-Venemaa vahelise turismi ja kaubavahetuse arendamine ning teenindamine. - Paremad ühendusvõimalused regioonide vahel ja regionaalne turismi- ja ettevõtluse arendamine Lääne- ja Idavirumaal.. - Transiitkaupade diversifitseerimine ja lisaväärtuse loomine (Aasia ja Euroopa riikidest pärit tarbe- jm kaupade töötlemine ja distributsioon Venemaale). - Leningradi oblasti ja Ida-Virumaa vahelise turismi- ja puhkereiside arendamine. - Piirikaubanduse arendamine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maardu-Valgejõe: 409,9 mln EEK - Kukruse-Jõhvi: 350 mln EEK - Väo-Maardu: 198 mln EEK - Valgejõe-Rõmeda: 354 mln EEK - Ülemiste liiklussõlm: 1 mld EEK - Sillamäe liiklussõlmed: 250 mln EEK - Maardu-Muuga sadama tee: 150 mln EEK - Narva sild koos juurdesõiduteega: 400 mln EEK - Tallinna maantee ümbersõit ja Tallinn-Paldiski rekonstrueerimine: 1,3 mld EEK - Tallinna raudtee ümbersõit: 1 mld EEK - Jäämurdja I: 1 mld EEK - Jäämurdja II: 780 mln EEK <p>Lisaks on navigatsiooni tagamiseks olulised poi- ja möödistuslaeva ehitamine: vastavalt 218 mln EEK ja 280 mln.EEK</p>
<p>2. Via Estica (Stockholm-Tallinn-Tartu-Moskva) arendamine</p> <p>a) Koidula piiripunkti väljaehitamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ida-Lääne (Kagu-Aasia riikide, sh. Hiina, Venemaa ja Euroopa vahelise) suunalise transiitkaubaveo arendamine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vaida-Aruvalla 340 mln EEK - Puurmanni liiklussõlm: 100 mln EEK - Mäo ümbersõit: 320 mln EEK

⁸³ Nimekiri ei ole lõplik ning summad on hinnangulised 2006 aasta seisuga. Täpsem nimekiri esitatakse rakendusplaanis

<ul style="list-style-type: none"> b) Tartu ümbersõidu rekonstrueerimine c) Tallinn-Mäo maanteelõigu arendamine d) Logistiliste lahenduste arendamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Tartu linna keskkonnaprobleemide leevendamine raudteekaubajaamas sooritavate operatsioonide viimisega Koidula piirijaama ning transiitliikluse viimine linnast välja. - Transiitkaupade diversifitseerimine ja lisaväärtuse loomine (Aasia ja Euroopa riikidest pärit tarbe- jm kaupade töötlemine Eestis ja distributsioon Venemaale). - Paremad ühendusvõimalused regioonide vahel ja regionaalne turismi- ja ettevõtluse arendamine Kagu- ja Lõuna-Eestis. - Liiklustingimuste parendamine ja liiklusohutuse tõstmine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aruvalla-Kose: 700 mln EEK - Kandiküla-Uhti: 700 mln EEK - Pikknurme õgvendus: 100 mln EEK - Paia liiklussõlm: 140 mln EEK - Kose – Mäo uus tee: 1,500 mld EEK - Koigi liiklussõlm: 50 mln EEK - Mäeküla möödasõit: 150 mln EEK - Põltsamaa lõigu rekonstrueerimine: 400 mln EEK - Neanurme õgvendus: 80 mln EEK - Adavere möödasõit: 400 mln EEK - Tartu põhjapoolne ringtee: 280 mln EEK - Koidula piiripunkti ehitus: 737 mln EEK
<p>3. Via Hanseatica (Peterburi-Narva-Jõhvi-Tartu-Valga-Riia-Gdansk-Berliin-Hamburg) arendamine</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Jõhvi liiklussõlme ehitamine b) Maantee rekonstrueerimine c) Tartu ümbersõidu (sh silla) rajamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Ida-Lääne suunalise transiitkaubaveo arendamine. - Paremad ühendusvõimalused regioonide vahel ja regionaalne turismi ja ettevõtluse arendamine Kagu-Eestis ja Ida-Virumaal. - Liiklustingimuste parendamine ja liiklusohutuse tõstmine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Jõhvi-Tartu-Valga maantee rekonstrueerimine: 683,4 mln EEK - Jõhvi liiklussõlm: 400 mln EEK - Tartu ümbersõit: 250 mln EEK
<p>4. Via Baltica (Helsinki-Tallinn-Pärnu-Riia-Varssavi) arendamine</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pärnu ümbersõidu rekonstrueerimine b) Ühenduse parandamine sadamatega 	<ul style="list-style-type: none"> - Eesti ja Kesk-Euroopa riikide vahelise transpordiühenduse parendamine. - Balti riikide vaheliste kultuuri- ja majandussidemete arendamine. - Paremad ühendusvõimalused regioonide vahel ja turismi ja ettevõtluse arendamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Pärnu ümbersõit: 443 mln EEK (sellest teehoiukavas 86 mln EEK)

	<ul style="list-style-type: none"> - Transiitkaubavedude arendamine Põhja-Lõuna (Soome, Venemaa-Kesk-Euroopa) suunal. - Liiklustingimuste parendamine ja liiklusohutuse tõstmine. 	
<p>5. Rahvusvahelise reisijateveo teenindamine</p> <p>a) Tallinna lennujaama arendamine</p> <p>b) Reisijaid teenindavate sadamate arendamine</p> <p>c) Rahvusvaheliste rongiliinide avamise tagamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Turismi ja ettevõtluse arendamine Eestis. - Eesti konkurentsivõime tõstmine rahvusvahelisel areenil. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tallinna lennujaama reisiterminali kaasajastamine: 470 mln EEK - Tallinna lennujaama lennuliikluse ala rekonstrueerimine: 379 mln EEK <p>Seotud investeeringud: Tallinna trammi arendamine, mis ühendab muu hulgas Tallinna lennujaama reisisadama ja reisirongiliiklusega.</p> <p>Reisijate teenindamise tagab AS Tallinna Sadam omavahenditest.</p> <p>Eesti on kirjutanud alla poliitilisele deklaratsioonile, et osaleb Rail Baltica projektis ja on huvitatud selle võimalikult kiirest välja arendamisest. Lõunasuunaline rahvusvaheline reisirongiliiklus tuleb avada ka olemasoleval infrastruktuuril.</p>

2. SISERIIKLIKU TÄHTSUSEGA TEGEVUSSUUNAD

Prioriteetid	Olulisus	Olulised kavandatavad investeeringud
<p>1. Liiklusohutuse parandamine</p> <p>a) Liiklusohutlike kohtade likvideerimine b) Libedusetõrje jätkuv tagamine c) Kergeliikluse infrastruktuuri arendamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Liiklusõnnetuste (s.h. inimvigastustega) arvu vähenemine, sellest ühiskonnale tekkiva kahju vähendamine - Ohutumate sõidutingimuste tagamise kaudu transpordi kiirendamine - Ühistranspordi liikluse toimimise kindlustamine - Jalgsikäigu ja jalgrattasõidu osakaalu suurendamine - Tänavate ja teede läbilaskevõime suurendamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine: 1 mld EEK (sh teehoiukavas aastateks 2006-2009 375 mln EEK) <p>Täiendavalt aitab ohutuse suurenemisele kaasa põhimaanteedel teostatavad ohutuse eesmärgil teostatavad investeeringud. Lisaks aitavad ohutuse paranemisele sageli kaasa ka muud teede rekonstrueerimistööd.</p> <p>Ohutut mõjutab otseselt maanteede hoole. Riigimaanteede hooldamiskulude (sh libedusetõrje) kasv oli 2006 aastal 18% võrreldes 2005. aastaga. 2007. aastal on kasv jätkuv – maanteeameti majanduskulude kavandatud kasvuks on 43%.</p> <p>Maanteelõikudel, kus jalakäijate ja ratturite liiklus on suurem, parandab ohutust kergeliikluste ehitamine, mis on juba hoogustumas: asulaid läbivail ja nendega piirnevatel maanteelõikudel ehitati 2005. aastal 40 km kergeliiklusteid. Kergeliikluste rahastamisvõimalused avarduvad ka seoses välisvahendite kasutamisega perioodil 2007-2013. Lisaks on planeeritud täiendavate transpordimaksude kehtestamisel kasutada täiendavaid vahendeid säästva transpordi edendamiseks.</p>
<p>2. Ühistransport</p> <p>a) Ühistranspordi korralduse tõhustamine b) Ühistranspordi atraktiivsuse tõstmine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Liikluse kasvust(liiklusummikutest) tingitud ajakadude kompenseerimiseks 	<ul style="list-style-type: none"> - Tallinna uute trammiliinide ehitus ja veeremi soetamine: 1 mld EEK - Elektriraudtee kontaktvõrgu rekonstrueerimine: 664 mln EEK

	<ul style="list-style-type: none"> - alternatiivi pakkumine - Autodest tingitud keskkonnasaaste vähendamine. - Liiklusummikute vähendamine - Ühistranspordi osakaalu suurendamine - Inimeste liikumisvajaduste parem rahuldamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektriraudtee veeremi uuendamine: 1 mld EEK - Ühistranspordi infosüsteemide arendamine teabe kättesaadavuse parandamiseks ja sõiduplaanide optimeerimiseks: 100 mln EEK aastateks 2006-2010 - Bussi- ja raudteejaamade ning ühistransporditerminalide tegevuskava välja töötamine ja rakendamine: 150 mln EEK aastateks 2006-2010 - Ühistranspordi infrastruktuuri (sõidurajad, ootepaviljonid jms) arendamise tegevuskava välja töötamine ja rakendamine: 135 mln EEK aastateks 2006-2010 <p>Ühistranspordi arendamisse on riik panustanud seni peamiselt dotatsioonide ja regulatsiooni kaudu. Dotatsioonide arvutamise meetodika ülevaatamisel võetakse arvesse ka vedajate investeerimiskohustusi.</p> <p>Ühistranspordi korralduse tõhustamiseks on lisaks infosüsteemidele kavandatud riikliku ühistranspordi juhtimise süsteemi väljaarendamine (23 mln EEK aastani 2010).</p>
<p>3. Ühenduse tagamine perifeersetes piirkondades</p> <p>a) Parvlaevühenduse tagamine ja veokvaliteedi parandamine või selle asendamine maismaaühendusega</p> <p>b) Lennuühenduse tagamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Liikumisvajaduse rahuldamine - Majanduse elavdamine ääremaadel - Turismi arendamine - Kaubavedude tagamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Transpordivahendite soetamine ühenduse pidamiseks väikesaartega: 50 mln EEK. - Võimalik Saaremaa püsiühendus: 1 mld EEK -2 mld EEK sõltuvalt finantseerimismudelid - Regionaalselt olulised sadamad: 300 mln EEK - Regionaalselt olulised lennuväljad: 200 mln EEK
<p>4. Keskkonnakoormuse vähendamine</p> <p>a) Transpordi välismõjude hindamine ning transpordi keskkonna- ja tervisemõjude vähendamise programmi väljatöötamine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Efektiivsete transpordimooduste ja lahenduste väljaselgitamine ja kuluefektiivne majandamine. 	<p>Olulisi investeeringuid TAK hetkel ette ei näe, viiakse läbi mitmeid uuringuid välismõjude sisestamise võimaldamiseks. Teema on seotud keskkonnastrateegia rakendamise ja transpordi keskkonna- ja tervisemõjude vähendamise programmi väljatöötamisega.</p>

<ul style="list-style-type: none"> b) Keskkonna jääkreostuse likvideerimine c) Keskkonna leevendusmeetmete rakendamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Transpordist tekkivate keskkonnakahjude hindamine ja kompenseerimine - Keskkonnasõbralike liikumismooduste juurutamine. 	
<p>5. Tugi-, kõrval- ja kohalike teede ja seisunditaseme tõstmine, olemasolevate katete säilitamine ja remont</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Liikumise ühenduskiiruste suurendamine - Liiklusõnnetuste vähendamine - Juurdepääsetavuse tagamine 	<ul style="list-style-type: none"> - Taastusremondiks (va põhimaanteed) on vastavalt teehoiukavale aastatel 2006-2009 kavandatud 3,1 mld EEK - Katete ehitamiseks kruusateedele on vastavalt teehoiukavale aastatel 2006-2009 kavandatud 1 mld krooni (kasv keskmiselt ca 50% aastas). <p>Kuna maanteed seisunditasemed on määratud vastavalt liiklussagedusele, siis liiklusintensiivsuse kasv 9% 2005. aastal tingis teedele kõrgema seisunditaseme kehtestamise ca 230 km ulatuses. Liiklusintensiivsuse kasv jätkub, millega kaasneb vajadust tõsta seisunditasemeid.</p> <p>Teehoiu rahastamiseks vahendid nähakse ette üldsummas, mis vastavad vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (va erimärgistusega kütused) ja 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatud laekumisest. Kütuse tarbimise kasvust ja kütuseaktsiisi suurendamise kohustusest tulenevalt võib eeldada ka tugi- ja kõrvalteede rahastamise kasvu.</p> <p>Kohalike teede rahastamist suurendati 2005. aastal 5%-lt 10%-ni kütuseaktsiisist. Edaspidine suurendamise aluseks püütakse kindlaks teha täpsem vajadus.</p>