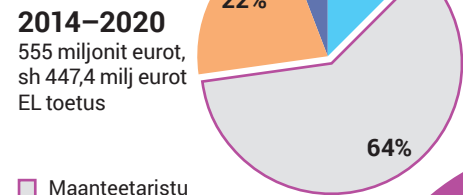
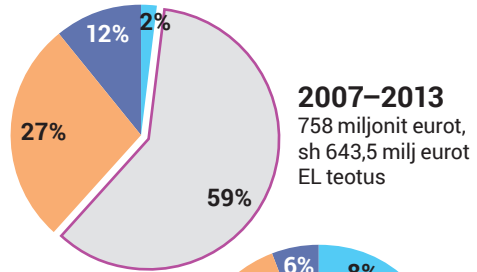




Uuring „Euroopa Liidu rahastatud transpordiinvesteeringute mõju hindamine“ andis sõltumatu hinnangu struktuurivahenditest rahastatud transpordiinvesteeringute eesmärgipärasusele, tõhususele, tulemuslikkusele, mõjule ja jätkusuutlikkusele.

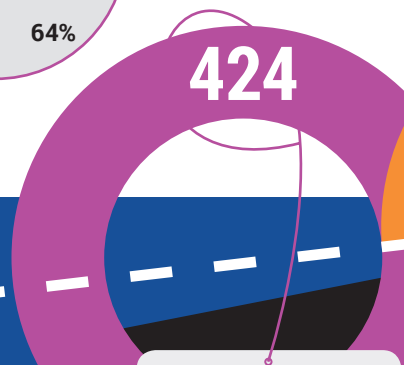
Transpordiinvesteeringute jaotus transpordiliigiti



■ Maanteetaristu
■ Raudteetaristu
■ Veeteede taristu
■ Lennujaamad

Kas struktuurivahendite investeeringud transporti on end õigustanud?

Ühenduste ja liikuvuse parandamisse suunati struktuurivahenditest perioodil 2007–2013 kokku üle 750 miljoni euro ning 2014–2020 ligi 560 miljonit eurot.



Maanteeprojektid

Kokku 424 miljonit eurot, sh rajati 77 km uusi maanteid ja rekonstrueeriti üle 179 km olemasolevaid maanteid; rajati 70 km jalgratta- ja jalgteid, ehitati või renoveeriti 40 silda ja viadukti.

Raudteeprojektid

212 miljonit eurot, sh soetati 18 uut elektrirongi, korrastati raudtee ja ooteplatvormid, rajati raudteepeatuste juurde 26 parklat.

Meretransport

81,6 miljonit eurot, sh rekonstrueeriti Kuivastu, Virtsu, Heltermaa ja Rohuküla. Piirisissaare, Laaksaare ja Hundipea sadamad, osteti 5 parvlaeva väikesaartega (Kihnu, Vormsi, Ruhnu, Prangli ja Abruha) ühenduse pidamiseks ning soetati veeteede möödistuslaev.

Kergliiklusteed

Rajati 45 kergliiklusobjekti kogumaksumusega 42,7 miljonit eurot.

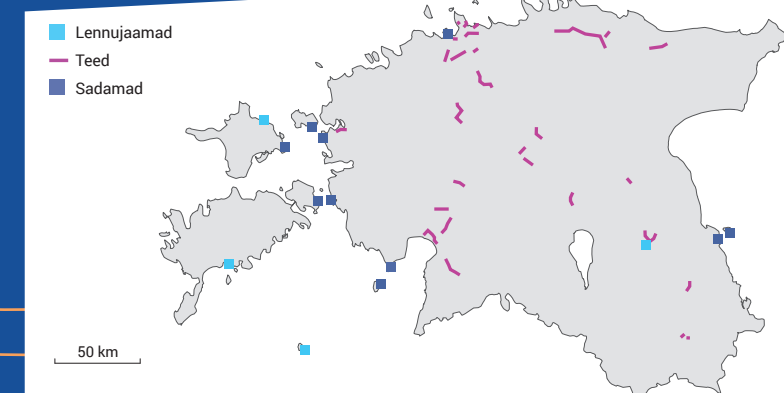
Trammiliiklus

31,2 miljonit eurot, millega toetati Tallinna trammitaristu arendamist uute trammide kasutuselevõtuks.

Õhustransport

15,5 miljonit eurot, sh parandati Kuressaare, Tartu, Ruhnu ja Kärdla lennujaama seisukorda. Tartu lennujaamas loodi tingimused rahvusvaheliste regulaarlinide avamiseks.

Toetust saanud teed, sadamad ja lennujaamad, 2007–2013





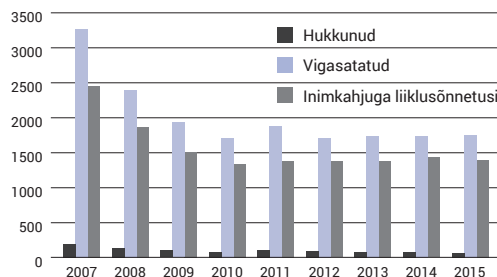
Euroopa Liidu rahastatud transpordiinvesteeringute mõju hindamine: järeldused ja soovitused

Maanteeinvesteeringud säilitavad olukorda

Maanteeinvesteeringud on toetanud olemasolevate teede korrastamist ning uute teede ehitust. Rohkem on panustatud suurema kasutusega põhimaanteed korrastamisse, mille ühiskondlik kasu on suurem. Kõrvalmaanteed ja kohalikud teed on saanud vähem tähelepanu. Maanteede rekonstrueerimine on taganud põhimaanteed vastavuse tehniliste normidele, kuid ei ole toonud kaasa olulist ajasäästu kasutajatele ega piirkondliku majandustegevuse hoogustumist. Liiklusohutus seevastu on märgatavalt paranenud.

SOOVITUS: Transporti planeerides peaks rohkem arvestama inimeste tegelike liikumistrajektooriga ning soosima enam liikumisviiside kombineerimist. Kergliiklusteid peab planeerima kasutajakeskselt, nii et moodustuks loogiline kergliiklusteede võrgustik, mis ühendaks olulisi objekte asulate sees ja vahel.

2012–2015 on Eestis vähenenud liiklusõnnetustes hukkunate arv 45%, vigastatute arv 32% ja inimkahjuga liiklusõnnetuste arv 28%, kui võrrelda perioodiga 2007–2010



praxis | mõttekoda

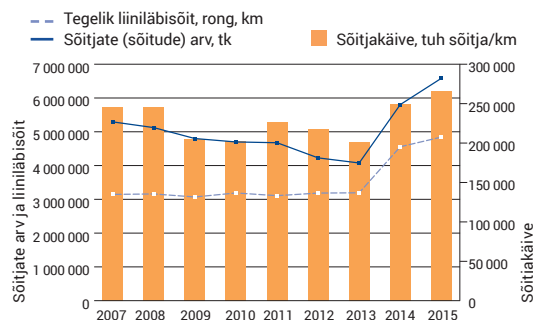


Raudtee on edulugu

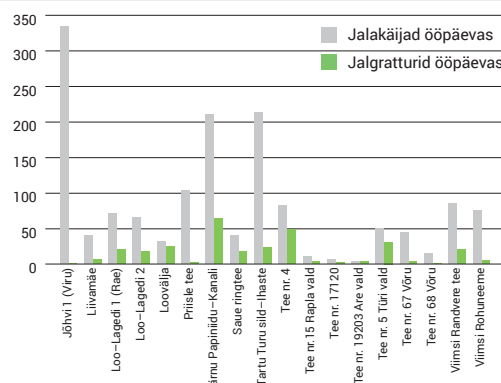
Rongireisijate arv on 10 aastaga suurenenud 1,24 korda, sõiduajad on lühenenud. Õnnestumise on taganud raudteetranspordi terviklik arendamine. Raudtee arendamine on hea näide sellest, kuidas luua taristu, mis loob alternatiive maanteeliiklusele.

SOOVITUS: Jätkata raudteevõrgu korrastamist ja erinevate liikumisviiside kombineerimist. Ühistransport peaks enne kõike maapiirkondades rohkem arvestama rongi- ja bussiliikluse ühendamise võimalustega. On oluline, et rongi sõidugraafik suudaks konkureerida bussiliiklusega.

Rongireisijate arv on kasvanud 1,24 korda



Kergliiklusteede loenduse tulemused

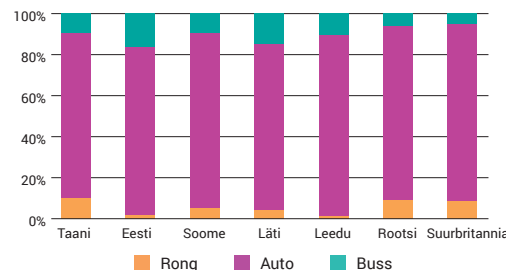


Sadamad ja lennujaamad ootavad paremaid teenuseid

Sadamad ja piirkondlikud lennujaamad on korrastatud. Reisijate ja sõitjate arvu kasvamine takerdub aga transporditeenuste ebaregulaarsuse ja vähese kasutajasõbralikkuse taha.

SOOVITUS: Et tehtud investeeringud ära tasuks, tuleb edasi arendada piirkondlikes lennujaamades stabiilset, reisija vajadustest lähtuvat ja regulaarset teenust. Lennu- ja laeväihendused peavad olema lõimitud kvaliteetsete maismaaühendustega, eelkõige ühistranspordiga.

Eesti reisija kasutab liikumiseks enim autot ja bussi, rongiliiklusele on kasvuruumi. Reisijatransport liikide kaupa valitud riikides 2014.a



Säästev liikuvus esikohale!

Transpordiprojektide planeerimine peaks tulevikus lähtuma enam säästva liikuvuse põhimõttest, toetama ühistranspordi arengut ja liikumisviiside kombineerimist (nt rattaparklate arendamine, bussi- ja raudteeliikluse parem lõimimine). Linna- ja transpordiplaneerimises peab arvestama, et uued asumid sobituksid transpordiühendustega. Poliitilisel tasandil tuleks võtta selgem vastutus keskkonnasäästlike lahenduste kasutamise suhtes.

Transporditaristu on vajalik, kuid mitte piisav majandusarengu mootor.

Kuigi toimiv transpordivõrgustik on oluline, peavad ettevõtjad äritegevuse arengus tähtsamaks muid ärikeskkonnaga seotud tegureid nagu maksukoormus, avalike teenuste kättesaadavus, tööjõu olemasolu.

SOOVITUS: Transpordiinvesteeringuid ei ole mõistlik kasutada kohaliku ettevõtluse mootorina, vaid pigem vastupidi. Kui ettevõtluse areng mõnes piirkonnas hoogustub, tuleks tagada, et transporditaristu vastaks nõudlusele ning ei tekitaks ettevõtluse arengule pudelikaela.

