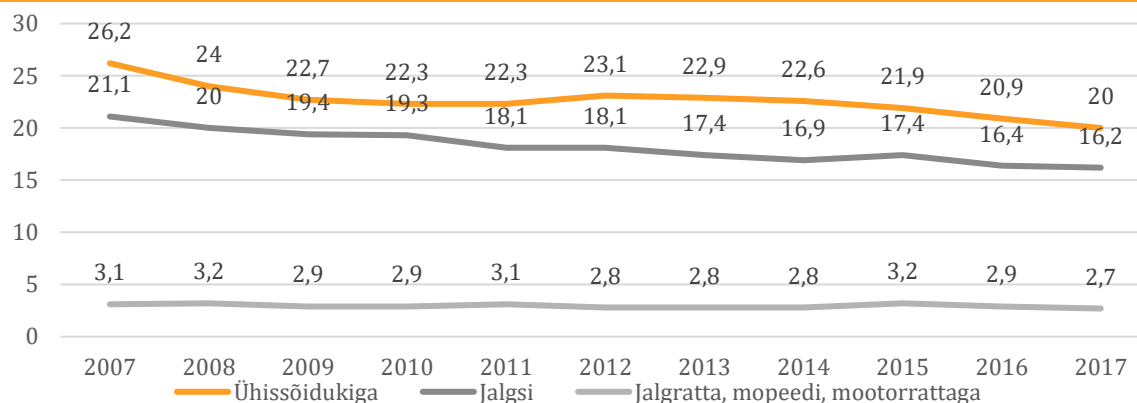


## 8. KVALITEETNE RUUM JA TARISTU

Faktilehes käsitletakse füüsiliste ühenduste, nagu võrkude ja transpordi ning planeeringute ja ruumi kujundamise teemasid.

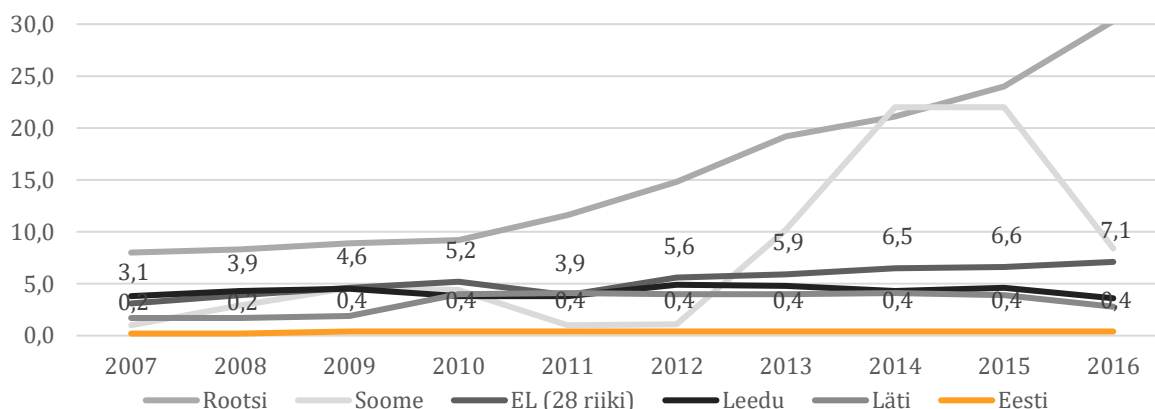
### 1. Hetkeolukord

Joonis 1. Jalgsi, rattaga ja ühissõidukiga liikumise osakaal tööle käimises (%)



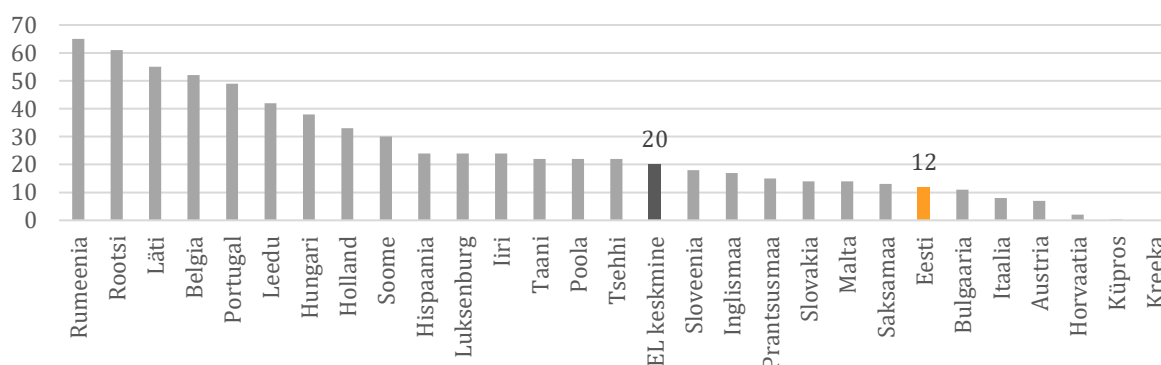
Allikas: Statistikaamet

Joonis 2. Taastuvenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimises (%)



Allikas: Eurostat

Joonis 3. 100 Mbit või suurema kiirusega ühenduste osakaal interneti püsühenduste koguarvuses (%)



Allikas: Eurostat

**Kvaliteetne ruum ja elukeskkond** ning avalik ruum aitab parandada inimeste heaolu ja piirkonna konkurentsivõimet. Järjest enam hakatakse töö- ja elukohta valikul väärtustama kvaliteetset elukeskkonda. Kvaliteetne ruum ja ruumilahendus ühendab kunstilised, tehnoloogilised ja majanduslikud kaalutlused ning looduskeskkonna tasakaalustatud ruumiliseks tervikuks, mis hõlmab ehitiste arhitektuuri, välisruumi ja siseruumi ning on säästva ja tervikliku elukeskkonna loomise aluseks. Avaliku ruumi osaks on ka liikumispaidad ning -alad ning liikumist toetav linnaruum, näiteks turvaline ja kasutajasõbralik jalg- ja rattateede võrgustik, spordi- ja palliplatsid eri vanuses inimestele, kodulähedased terviserajad.

Rahvastikuprognosi kohaselt väheneb Eesti rahvaarv seniste trendide jätkumisel aastaks 2040 ligikaudu kümnendiku võrra. Rahvastiku vananemine ja jätkuv linnastumine suurendab hoonestamata elupindade hulka väljaspool keskusi. 2017. aastal elas Eestis linnades 61,1% ning linnades ja väikelinnades 69,3% elanikest. Viimase kümnendi jooksul on olnud **Eestis linnastumine linnade äärealadel** kiireim OECD riikidest.

Inimeste **rahulolu eluruumide seisundiga** on aastatega kasvanud, mis on tingitud eeldatavasti ehituskvaliteedi paranemisest, aga ka rangetest ehitusstandarditest. 2016. aastal oli vastav näitaja 83,1%, samas kui ELi riikide keskmine näitaja oli 84,1%.

**Liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimalused avalikus ruumis ei ole head.** Üldkasutatavate hoonete ehitamisel on seni lähtutud põhimõttest, et ligipääsetavuse tagamine on soovituslik. Samuti esineb näiliselt loodud juurdepääsetavust, kus kasutusel on vananenud või kasutuskõlbmatud lahendused. Juurdepääsetavuse vallas on probleemiks suur regionaalne erinevus. Juurdepääsetavuse järelevalve toimib piisavalt hästi vaid seal, kus on aktiivsed puuetega inimesed.

Eesti riigisisese elektri tarbimiskoormuse puhul vastab olemasolev **elektrivõrk** üldjoontes tarbijate vajadustele, kuid endiselt tuleb panustada vananevate liinide rekonstrueerimisse ning alajaamade ja koormuskeskuste omavahelise paiknemise optimeerimisse. Elektri ülekande- ja jaotusvõrkude arendamisel tuleb saavutada senisest suurem kooskõla riigiüleste planeeringutega ning regionaalpoliitiliste eesmärkidega.

Praeguste parimate teadmiste järgi on Eesti ja regiooni **energia varustuskindlus aastani 2025 tagatud** tootmis- ja ülekandevõimsuste koosmõjul. Nii Eestis, Baltikumis kui ka Euroopas tervikuna on varustuskindluse varu vähenemas. Olulisimate regionaalsete taristuinvesteeringutena on energeetikas vaja suurendada varustuskindlust, mitmekesistada energiaallikaid ja saavutada Balti elektrisüsteemide desünkroniseerimine aastaks 2025 ning arendada välja Baltikumi ja Soome ühtne gaasiturg.

**Lairiba baasvõrgu** (EstWIN) ehitamisega on eesmärk viia aastaks 2020 ülikiire püsiühendus vähemalt 1,5 km kaugusele 98% tarbijatest. Lisaks on käivitatud toetusmeede internetiühenduse viimiseks tarbijani koostöös teenusepakkujaga, mille abil 40 000 majapidamist saab juurdepääsuvõimaluse andmesidekiirustele kuni 100 Mbit/s ja enam. Sellele vaatamata ei vähene maakondadevaheline lõhe kiire interneti kättesaadavuses. **Internetikasutajate osatähtsus** on püsinud viimastel aastatel stabiilsena, kuid suurenenud on vanemaealiste (55–74-aastaste) osatähtsus.

**Transpordisektorist tulenev kasvuhoonegaaside heide kasvab** kiiremini kui prognoositud. 2016. aastal oli heitkogus 2,377 miljonit tonni CO<sub>2</sub> ekvivalenti. Seetõttu tuleb leida uusi tegevusi transpordisektori heitkoguste vähendamiseks. Transpordisektori kasvuhoonegaaside

heitest moodustab **maanteetranspordi osa 94%**. Sellest moodustab sõiduautodest pärinev kasvuhoonegaaside heitkogus 67%. Vastavalt ELi jagatud kohustuste määrusele on Eesti kasvuhoonegaaside heite vähendamise siduv riiklik eesmärk aastaks 2030 võrreldes 2005. aastaga -13%. Arvestatav osa nimetatud kohustuse täitmiseks Eestis tuleb saavutada transpordiga seotud meetmetega.

**Taastuenergia osakaal transpordisektoris** oli 2016. aastal 0,4%, kuigi siduvaks eesmärgiks on saavutada 2020. aastaks 10%-line osakaal. Varasemate meetmetega pole selle eesmärgi poole jõutud arvestataval määral liikuda. 2018. aasta 1. mail jõustus biokomponendi segamise kohustus. Seetõttu võib eeldada, et 2018. ja 2019. aasta näitajad paranevad märgatavalt.

**Ühistranspordi kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on viimastel aastatel vähenenud.** Tööl käimiseks kasutas 2017. aastal ühistransporti 20%, jalgsi liikus 16% ja jalgrattaga sõitis 3% elanikkonnast. Auto kasutajate osatähtsus suurenes. Transpordiliigi valik oleneb palju sellest, kui kaugel on töökoht elukohast: mida pikem on vahemaa, seda enam kasutatakse autosid. Aasta-aastalt on suurenenud töökooha keskmine kaugus elukohast. See on omakorda otseselt seotud transpordiliigi valikuga, mistõttu otsustatakse üha enam mootorsõidukite kasuks.

2016. aastal oli **ühistranspordi sõitjatevedu** sõiduautodega hinnanguliselt 80,1% sõitjakilomeetritest, rongidega 2% ning busside ja trollibussidega 17,9%. Uute rongide tuleku tõttu on raudteetransport Eestis viimastel aastatel muutunud populaarsemaks, kuid selle osatähtsus sõitjakilomeetrites on maanteetranspordi kõrval siiski väike. **Rongireisijate** arv ületas 2017. aastal 7,4 mln reisijat. Arvestades lähiaastatel planeeritavaid lisaarendusi, on 2020. aastal oodatav reisijate arv 8,8 mln.

2019. aastal algab **Rail Balticu** suuremahuline projekteerimine Eesti territooriumil jätkuna 2018. aastal valminud eelprojektile. Sellega paralleelselt tehakse eri uuringuid, mis annavad alusinfot kas projekteerimisele või ehitusele. Rail Balticu raudteeühendus peaks olema valmis 2026. aastal.

**Liiklusõnnetuse** tagajärjel hukkunute arv on märgatavalt vähenenud, kuid kannatanuga liiklusõnnetuste arv on viimastel aastatel püsinud sama. Kannatanuga liiklusõnnetused Eesti neljas suuremas linnas moodustavad ligikaudu poole kõikidest kannatanuga liiklusõnnetustest.

**Kaupade veol** oli 2016. aastal maanteetranspordi osatähtsus 57,1% kogu maismaatranspordiga liikumisest tonnkilomeetrites ja raudteevedude osatähtsus oli 42,9%. Viimase aastakümne jooksul on raudteevedude osatähtsus märkimisväärselt vähenenud ning maanteetranspordi osa suurenenud.

**Teede ehituses** on olulisemateks arendusprojektideks järgnevatel aastatel Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Kose–Mäo teelõigu ning Pärnu–Uulu, Pärnu–Sauga ja Aaspere–Haljala teelõigu neljarajaliseks ehitamine. Lisaks on tähtis 2+1 möödasisõiduradade ehitamine Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Tartu maantee lõikudes. Kui aastatel 1998–2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6–10%-ni aastas, siis aastatel 2008–2010 liiklussagedus vähenes. Edasi oli see taas mõõdukal tõusuteel, kasvades aastatel 2011–2016 keskmiselt 2,85%. 2017. aastal kasvas liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2016. aastaga 3,6%. Inimeste igapäevase liikumise ning ettevõtluse seisukohast on oluline mõju **tugimaanteed** investeringute alarahastamisel, mistõttu **teekatte seisukord järjest halveneb**.

**Lennuühenduste arv** on viimastel aastatel tunduvalt **kasvanud** (nt otseühenduste arv on 2018. a 17,6% suurem kui 2017. aastal ja 33,5% kõrgem võrreldes 2013. aastaga), kuid jääb siiski märgatavalt alla meie naabrite näitajatele. Lennufirma Nordica kaudu on eesmärgiks pakkuda Tallinna Lennujaamast võimalikult palju **otselende** soovitud sihtkohtadesse ning arendada jätkusuutlikku lennuettevõtet. Eestile on oluline suurendada rahvusvaheliste lennuühenduste arvu ning vajaduse korral muuta selleks kehtivaid ELi riigiabi reegleid. Samuti on oluliseks aspektiks ELi lennunduslepingute sõlmimine ELi lennunduse välisdimensiooni raames.

**Välispiiri** maismaapiiri osa on elektroonilise ja tehnilise valvaga kaetud 54% ulatuses. 2017. aastal jätkusid idapiiri kui olulise taristuobjekti väljaehitamise ettevalmistustööd, et muu hulgas suurendada tehniliste seire- ja valvesüsteemide osakaalu riigipiiri valvamisel. Koos ehitusprojektidega valmis kaks katselõiku kogupikkusega 3,5 kilomeetrit, kuhu rajati ka tehnilised seire- ja valvesüsteemid koos taristuga. Samuti alustati 2017. aastal droonide katsetamist, et kasutada neid piiri valvamisel.

---

## 2. Olulised suundumused Euroopa Liidus

---

Linnad on koduks üle kahele kolmandikule ELi elanikest. Linnades kasutatakse umbes 80% energiast ja luuakse umbes 85% ELi SKP-st. Elanike arv ELi linnades kasvab. Linnalised piirkonnad on ELi majanduse mootorid ja innovatsiooni kiirendid, kuid samas ka kohad, kus probleemid, nagu tööpuudus ja vaesus, võivad olla suured. Need piirkonnad on eriti haavatavad ilmastikumuutuste kahjulike mõjude suhtes, mida juba praegu ja tulevikus veelgi rohkem halvendavad kliimamuutused ja loodusõnnetused. Peamine ülesanne on märkimisväärselt suurendada Euroopa linnades tervikuna üldist energia- ja ressursitõhusust ning kliimamuutustele vastupidavust, keskendudes kõigile hoonetele, energiasüsteemidele, liikuvusele, kliimamuutustele, samuti vee, pinnase ja õhu kvaliteedile, jäätmetele ja mürale.

Transpordis on **ELis selge suundumus süsinikuneutraalse transpordisüsteemi suunas, mis hõlmab kõiki transpordiliike**. Seepärast võib ELi poolt prognoosida edaspidi kõikide transpordiliikidega seotud heite veelgi suuremat reguleerimist ja vastavate meetmete vastuvõtmist (nt üleminek puhastele sõidukitele ja selleks vajaliku taristu väljaehitamine, sh piiriülel; samuti saastaja maksab põhimõtte senisest suuremas mahus rakendamine, TEN-T põhivõrgu teede maksustamise kaalumise, taastuvate kütuste senisest suurem kasutamine transpordis jmt). Samuti hoiab **EL edaspidigi visiooni viia ELis liiklussurmad 0-ni**.

ELi siseturu efektiivseks toimimiseks ning energiaturgude funktsioneerimiseks ja varustuskindluse tagamiseks on ELi tasandil kokku lepitud strateegiliselt olulised rahvusvaheliste transpordi- ja energiaühenduste projektid. **ELi transpordi põhivõrk peaks valmima aastaks 2030**. Eesti jätkab energiataristu rajamist vastavuses ELi määrusega üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta. Eestile on energiataristu arendamisel oluline regionaalne koostöö ning eesmärgiks on Läänemere energiaühenduste kava (BEMIP) elluviimine. Arvestades **ELi eesmärki taastuvenergeetika suuremaks kasutuselevõtuks** on vaja jätkata taristu investeeringuid taastuvenergeetikasse ning selles kontekstis on endist viisi tähtsad taastuvenergeetika riikidevahelised koostöömehhanismid (statistilised ülekanded, ühisprojektid, ühised toetuskavad).

Paralleelselt on ELi-poolseks suunaks **taristuinvesteeringuteks mõeldud ELi struktuurifondide vahendite järkjärguline vähenemine** ning järgnevate aastate ELi finantsperspektiivide **vahendite suurem fokuseeritus ELi keskkonna- ja kliimaeesmärkide saavutamiseks**. Suuremahulisi piirüleseid projekte on seni rahastanud **ELi-ülesest**

**konkurentsile avatud fondist (Euroopa ühendamise rahastu), mille jätkumine on Eestile oluline regionaalsete taristuprojektide elluviimiseks.**

ELi põhivõrgu transpordikoridoride kontekstis on oluliseks suundumuseks **Põhjaväila (Northern Sea Route) suurem kasutuselevõtmine**. See omakorda muudab senist kaubateede toimimise loogikat, kuid toob endaga kaasa Arktika keskkonnakaitsega ja selle piirkonna navigatsiooni ohutusega seonduvaid lisaprobleeme. Sellesse konteksti asetub ka **Tallinna–Helsingi püsiühenduse väljaehitamise kaalumine ning ELi transpordi põhivõrgu pikendamine**.

Arvestades üha kasvavat lennuliikluse tihedust Euroopas, on vaja ELi seadusandlikku tegevust sellest tingitud probleemide vähendamiseks, et minimeerida **Euroopa lennundusruumi läbilaskevõimest (capacity) tingitud probleeme**. Eurocontroli hinnangul toob lennujaamade läbilaskevõime piirang aastaks 2040 kaasa selle, et 1,5 miljoni lennu toimumine ei ole võimalik ja 160 miljonit reisijat ei saa lennata.

ELi tasemel toimub **koordineeritud tegevus 5G võrgu taristu väljaarendamiseks ja 5G tarbeks sagedusalade jaotamiseks**. Samuti kavandab EL 5G võrgu väljaarendamiseks rahalist abi ELi eelarve kaudu. Euroopa Komisjon on oma töödokumendis seadnud ELis eesmärgiks katta 2025. aastaks kõik linnalised piirkonnad ja peamised maismaatranspordi koridorid katkematu 5G leviga.

Läbivalt on ELi tasemel oluliseks suunaks digitaalsete lahenduste ja automatiseerimise suurem kasutuselevõtt transpordis (sh selle alavaldkondades maanteetranspordis, merenduses) ja energeetikas (nt majapidamiste energiasüsteemide ja mikrolahenduste juhtimiseks). Transpordis toob see omakorda endaga kaasa vajaduse senisest **enam reguleerida transpordi andmete vaba kasutamist ja transpordi andmete piiriülest liikumist ELis ning soodustada digilahenduste suuremat kasutamist logistikas**.

Suundumused keskkonnasõbralike kütuste ja süsinikuneutraalsuse vallas pakuvad **lisavõimalusi innovatsiooniks nii transpordis kui ka energeetikas** (nt terviklikud energia ja kütte mikrolahendused majapidamistele, keskkonnasõbralikud kütused jne). Taristuinvesteeringute kavandamine ja taristu hilisem käitamine pakub võimalusi senisest enam praktiliselt rakendada kasvavat suundumust **digitaalehituse (BIM) näol**.

---

### 3. Poliitikasoovitused Eestile

---

Poliitikasoovitused on kogutud ning üldistatud aastatel 2013–2018 valminud eri valdkondlikest uuringutest, hindamistest, audititest ning Euroopa Liidu, OECD või muudest rahvusvahelistest analüüsist.

1. Ruumi planeerimisel
  - a. Rakendada rahvastiku kahanemisega kohanevat planeerimist riigi ja kohalikul tasandil ning arvestada riigi otsustusprotsesside ja rahastusmeetmete kavandamisel vajadust tagada teenuste pakkumine, majandus- ja elutegevus kõigis Eesti piirkondades.
  - b. Soodustada elukeskkonna parandamise põhimõttega arvestamist ruumi ja taristu edendamisel. Planeeringuga luua eeldused kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna ja kogukondlike väärtusi kandva ruumilise struktuuri olemasoluks ja säilitamiseks ning esteetilise miljöö arenguks, säilitades olemasolevaid väärtusi.

- c. Täiendada riigi otsustusprotsesse ja rahastusmeetmeid ruumialaste kriteeriumidega, et soodustada väärtuslike ehitiste kasutuselevõttu ja restaureerimist, kvaliteetse nüüdisaegse ning säästliku avaliku ruumi, arhitektuuri, maastikuarhitektuuri, sisearhitektuuri ja keskkonnadisaini loomist; asulakeskuste korrastamist ja tihendamist; keskkonnahoidlike ehitus- ja hooldustehnoloogiate rakendamist ning loodusressursside säästlikku kasutamist.
  - d. Linnade planeerimisel arvestada kliimamuutustest tulenevate riskidega, elanikkonna vananemisest tingitud vajadustega ja säästva arengu põhimõtetega.
  - e. Toetada halduspiiride üleest planeerimist nii regionaalsel kui ka kohalikul tasandil, eriti keskus-tagamaa kontekstis.
2. Arendada transpordiühendusi Eesti jaoks suurimate partnerite ja turgudega, muu hulgas parandades lennuühendusi ja kaubanduslikke merevedusid.
    - a. Kaaluda Helsingi tunneli planeerimist koostöös Soome ja erasektori partneritega.
    - b. Kaaluda Tallinna ja Vantaa lennujaama ühendamist ühiseks lennujaamaks, et parandada nii Euroopa-siseseid kui ka interkontinentaalseid ühendusi.
    - c. Ehitada valmis Rail Baltic ning arendada riigisisese raudteetaristu konkurentsivõimet keskkonnasäästliku ja kiire alternatiivina autoliiklusele.
  3. Võtta transpordisektoris kasutusele säästvamad ja arukamad lahendused ning vähendada transpordi heidet ja suurendada ohutust.
    - a. Võtta kasutusele uuenduslikke tehnoloogiaid nagu isejuhtivad sõidukid, moderniseerida kaubavedu (pakirobotitega), toetada jagamismajandust transpordisektoris.
    - b. Arendada senisest jõulisemalt keskkonnasõbralikku ja säästvat transporti, sealhulgas pakkudes autoliiklusele tegelikke alternatiive kiire ja mugava ühis- ja rattatranspordi edendamiseks.
    - c. Tõhustada transpordiliikidevahelist planeerimist ning nende kombineerimist, võimaldades selliste lahenduste turule tekkimist nagu nn liikuvus kui teenus.
    - d. Transpordi investeringuotsuste tegemisel hinnata projekti sotsiaal-majanduslikku mõju ja projekti panust säästva liikuvuse arendamisse.
    - e. Transpordiküsimuste terviklikku käsitluse hõlmata ka sotsiaaltranspordi temaatika.
  4. Võtta kasutusele targad võrgud.
  5. Suurendada elektrijaamade tarbimise juhtimise potentsiaali või ehitada neid juurde varustuskindluse tagamiseks.
  6. Tagada elektrivõrkude arendamisel regionaalne tasakaal.
  7. Suurendada kodumaiste kütuste kasutamist ja toetada transpordisektori efektiivsuse kasvu.
  8. Arendada energia salvestusvõimsusi.
  9. Suurendada kaugkütte sektori energiatõhusust.
  10. Planeerida ja ehitada uue põlvkonna lairiba baasvõrkude juurdepääsuvõrgud, suurendades piirkondlikku tasakaalu ühenduste kättesaadavuse vallas.
  11. Ehitada välja nüüdisaegseid tehnoloogilisi võimalusi arvestav idapiir.

#### **Kasutatud allikad:**

1. [Statistikaamet](#)
2. Eurostati andmebaas, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg\\_ind\\_335a&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_ind_335a&lang=en)
3. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/digital-scoreboard>

**FAKTILEHT - Riigikantselei ja Rahandusministeeriumi taustamaterjal EESTI 2035**  
valdkondlikele töörühmadele november-detsember 2018

4. OECD piirkondlik prognoos 2016, <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/regional-outlook-2016-estonia.pdf>
5. Energiamaajanduse arengukava 2030, [https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak\\_2030\\_koos\\_elamumajanduse\\_lisaga.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/enmak_2030_koos_elamumajanduse_lisaga.pdf)
6. Infoühiskonna arengukava 2020, [https://www.mkm.ee/sites/default/files/elfinder/article\\_files/est\\_i\\_infoühiskonna\\_arengukava.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/est_i_infoühiskonna_arengukava.pdf)
7. Riigi majandusaasta koondaruanne 2017, <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigi-raamatupidamine>
8. KHG inventuur
9. Transpordi tulemusaruanne 2017, [https://www.mkm.ee/sites/default/files/tulemusaruanne\\_2017\\_aasta\\_tegevuste\\_ja\\_tulemuste\\_taitmise\\_k\\_ohhta\\_transpordi\\_tulemusvaldkonnas.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/tulemusaruanne_2017_aasta_tegevuste_ja_tulemuste_taitmise_k_ohhta_transpordi_tulemusvaldkonnas.pdf)
10. Kiire interneti ühenduste („viimase miili“) rajamise analüüs ja ettepanekud, [https://www.mkm.ee/sites/default/files/kiire\\_interneti\\_uhenduste\\_viimase\\_miili\\_analuus\\_ja\\_ettepaneku\\_d.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/kiire_interneti_uhenduste_viimase_miili_analuus_ja_ettepaneku_d.pdf)
11. Euroopa Liidu struktuurivahenditest teostatud transpordiinvesteeringute mõjude hindamine, <http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transpordiinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf>
12. Kümne keskkonnaühenduse poliitikasoovitused 2019. a Riigikogu valimisteks, <http://www.eko.org.ee/poliitikasoovitused>
13. Ruumiloome ekspertrühma lõpparuanne 2018, [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strategiaburoo/ruumiloome\\_lopparuanne.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strategiaburoo/ruumiloome_lopparuanne.pdf)
14. Eesti elektrisüsteemi varustuskindluse aruanne 2018, [https://elering.ee/sites/default/files/public/Infokeskus/elering\\_vka\\_2018\\_web.pdf](https://elering.ee/sites/default/files/public/Infokeskus/elering_vka_2018_web.pdf)
15. Riigi eelarvestrateegia 2019-2022, <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigieelarve-ja-majandus/riigi-eelarvestrateegia>
16. Riigiteede teehoiukava aastateks 2018–2022, [https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigiteede\\_teehoiukava\\_2018-2022.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigiteede_teehoiukava_2018-2022.pdf)
17. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings, [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4908dc52-b7e5-11e6-9e3c-01aa75ed71a1.0023.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4908dc52-b7e5-11e6-9e3c-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF)
18. Digitalisation and Energy, International Energy Agency, 2017
19. The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/swd%282016%29226.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf)
20. ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni täitmise variraport, [https://www.epikoda.ee/wp-content/uploads/2018/03/EPIK\\_variraport\\_webi.pdf](https://www.epikoda.ee/wp-content/uploads/2018/03/EPIK_variraport_webi.pdf)