



KLIIMAMINISTEERIUM

Riigikogu esimees Lauri Hussar
Riigikogu
riigikogu@riigikogu.ee

Teie 16.04.2026 nr 7-1.2/26-00791-2

Meie 05.05.2026 nr 1-14/26/1516-2

Liigendbusside maksimaalse pikkuse 25 meetri peale
tõstmise kohta

Austatud Riigikogu esimees Lauri Hussar

Täna Teid pöördumise eest, milles juhite tähelepanu ühistranspordi moderniseerimise võimalustele ja Tallinna Linnatranspordi AS-i kogemusele suuremõõtmeliste ühissõidukite testimisel. Kliimaministeerium toetab lahendusi, mis muudavad ühistranspordi tõhusamaks, on ohutud ja vastavad sõidunõudlusele.

1. Kas ja millal on ministeeriumil plaanis muuta kehtivat määrust, et lubada Eesti teedele või linnapiirkondesse liinivedusid teostama kuni 25 meetri pikkused kahe liigendiga (kolmesektsioonilised) ühissõidukid?

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011 määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisa 1 kohaselt on liigendbussi suurim lubatud pikkus 18,75 meetrit. See tuleneb Euroopa Liidu direktiivist 96/53/EÜ, mille artikkel 1 välistab oma kohaldamisalast mitme liigendsektsiooniga liigendbussid. Seega ei reguleeri nimetatud direktiiv viidatud 24-25 meetri pikkuste kolmesektsiooniliste sõidukite mõõtmeid, jättes nende liiklusesse lubamise tingimused siseriikliku õiguse pädevusse.

Kuna liiduüleselt ei ole selliste erimõõduliste ühissõidukite tüübikinnitused reguleeritud, tuleb neile Eestis liiklemise õiguse andmiseks teha üksiksõiduki kinnitus, eeldusel, et nad vastavad kohaldamisala tehnilistele nõuetele (sh heitmed ja ohutus). Kliimaministeerium on koostöös Transpordiametiga avatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011 määruse nr 42 muutmisele, et luua toetav õiguslik raamistik selliste sõidukite kasutuselevõtuks. Võimalikke muudatusi ja nende ajaraami saab täpsemalt hinnata pärast seda, kui kohalik omavalitsus on edastanud kavandatava üksiksõiduki kohta vajaliku informatsiooni.

2. Kuidas hindab ministeerium kuni 25 meetriste liigendbusside liiklusohutust ja sobivust Eesti liikluskeskkonda, arvestades Tallinna positiivset testimiskogemust, kus selgus, et nende manööverdusvõime on võrreldav või parem kui lühematel sõidukitel?

Tallinna Linnatranspordi AS-i tehtud katsetus näitas, et kaasaegsed tehnoloogilised lahendused võivad tagada pikkadele sõidukitele hea manööverduisvõime. Tegemist oli siiski lühiajalise katsetusega kindlal marsruudil, mistõttu ei saa selle põhjal teha üldist järeldust selliste sõidukite sobivuse kohta kõigile linnaliinidele.

Selliste sõidukite sobivust laiemaks kasutuseks linnaliikluses peab hindama eelkõige kohalik omavalitsus, sest tema vastutab kohaliku taristu eest. Kohalikul tasandil tuleb analüüsida ja tagada, et planeeritavate liinide teede, ristmike geometria ja muud parameetrid, sh ohutussaarte paigutus ning bussipeatuste pikkused võimaldaksid sellistel sõidukitel kohalikule liiklusele häiringuid tekitamata ohutult liigelda. Oluline on, et need ei kujutaks ohtu liiklejatele, isikute varale ega kahjustaks taristut.

3. Kas ministeerium on pidanud läbirääkimisi Tallinna linna ja Tallinna Linnatranspordi AS-iga, et luua toetav õiguslik raamistik, mis võimaldaks kuni 25 meetrise pikkusega suurema veovõimega veerem kasutusele võtta?

Tallinna linn on antud teemaga hiljuti pöördunud Transpordiameti poole. Transpordiamet ei ole vastu 25-meetriste ühissõidukite kasutuselevõtule. Hetkel on osapoolte vahel käimas esmased arutelud teema täpsemaks kaardistamiseks ja hindamiseks. Transpordiamet on väljendanud valmisolekut üksiksõiduki kinnituse lahendusega edasi liikuma, kuid selleks on esmalt vajalik saada Tallinna linnalt täpsemat sisendit, tehnilisi materjale ning ülevaadet planeeritavatest vajadustest. Kliimaministeerium on dialoogiks avatud ja valmis vajaliku õigusloomeprotsessi algatamiseks kui kohalik omavalitsus on eelviidatud eeltöö ära teinud.

4. Milline on ministeeriumi seisukoht: kas seadusandlus peaks järgima tehnoloogia arengut ja omavalitsuste vajadusi või peavad kohalikud omavalitsused piirduma tänaste pikkuspiirangutega liigendbussidel, mis pärsvivad ühistranspordi veovõime kasvu?

Seadusandlus peab tehnoloogia arenguga kaasas käima, kuid innovatsiooni rakendamine peab olema majanduslikult, ohutus- ja keskkonnaalaselt põhjendatud. Mahukate ühissõidukite kasutamine on kindlasti ressursitõhus liinidel, kus on püsivalt kõrge sõidunõudlus ning selleks on sobilik taristu ja liikluskeskkond. Kliimaministeerium toetab innovatsiooni, mis põhineb läbimõeldud analüüsil, on ohutu ja suunatud ühistranspordi efektiivsuse kasvule.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kuldar Leis
taristuminister

Martin Rumm, 605 7360
martin.rumm@kliimaministeerium.ee