

Regionaal- ja põllumajandusministri (kuupäev digiallkirjas) käskkiri nr 35
„Programmide "Toiduohutus 2025-2028", „Biomajandus 2025-2028",
„Ühistransport 2025–2028“, „Regionaalareng 2025-2028“ ja
„Maa ja ruumiloome 2025-2028“ kinnitamine“

Lisa 5

ÜHISTRANSPOORDI programm 2025–2028

Sisukord

Programmi üldinfo.....	3
1. Sissejuhatus	4
2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava	5
3. Hetkeolukorra analüüs.....	6
Ühistranspordi valdkonna senised olulised arengud 2024. aastal	6
4. Olulised tegevused	11
5. Programmi tegevused	13
5.1 Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine.....	13
6. Programmi juhtimiskorraldus.....	16
LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus.....	16
LISA 2. Teenuste rahastamiskava	17

Programmi üldinfo

Programmi koostaja ja vastutaja	<i>Maa- ja ruumiloome aseksler, Ühistranspordiosakond</i>
Programmi eelnõu valmimise aeg	<i>01.10.2024</i>
Vormi sisu kasutamise selgitus	<i>Vormis toodud info on sisendiks riigi eelarvestrateegia (RES) ja riigieelarve seaduse (RE) protsessi koostamisele. Programmi eelnõu kohandatakse RES-ist ja RE-st lähtuvalt. Programmi kinnitab minister käskkirjaga.</i>

Tulemusvaldkond	Elukeskkond, liikuvus, merendus
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eestis on kõigi vajadusi arvestav elukeskkond, liikuvuslahendused ning konkurentsivõimeline majandus.
Valdkonna arengukava/	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035
Programmi nimi	Ühistranspordi programm 2025–2028
Programmi eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav paindlik ning efektiivne ühistranspordisüsteem.
Programmi periood	4 aastat
Peavastutaja (ministeerium)	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	

1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsuse 11. novembri 2021. a protokollilise otsusega nr 72 kinnitati „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035” (edaspidi TLAK), mille üldeesmärk on: „Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.”

TLAK-i üldeesmärki panustavad kolm programmi:

- 1) **Transpordi ja liikuvuse¹ programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimist ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Mere ja vee programm** (kliimaministri vastutusala);
- 3) **Ühistranspordi² programm** (regionaal- ja põllumajandusministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist. Ühistranspordi programm viib ellu TLAKi teist tegevussuunda: „Liikuvus kui teenus. Üleriigiline ühendatud transport”.

Nimetatud programmide planeerimistasandites tehti 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi vastavalt Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusel³, millega kujundati ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärke ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**.

Programmid kuulusid kuni 2024. aasta lõpuni transpordi tulemusvaldkonda, kuid alates 2025. aastast tõsteti tulemusvaldkonda „Elukeskkond, liikuvus ja merendus”, mis ühendab endas tervikliku ruumiplaneerimise, liikuvuse ja piirkondliku arengu teemad. Seega panustab ühistranspordi programm ka uue tulemusvaldkonna eesmärki: „Eestis on kõigi vajadusi arvestav elukeskkond, liikuvuslahendused ning konkurentsivõimeline majandus. “

Programmi rakendamisel arvestatakse riigi eelarvestrateegiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027, „Eesti 2035” seatud sihtidega ja muude riiklike tegevuskavadega.

Käesolev programm on seotud strateegia „Eesti 2035” sihiga „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond”⁴, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus” kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁵ ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris” ning ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal” sihttasemetega saavutamisele. Kaudselt panustab programm ka teistesse „Eesti 2035” sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik”.

Ühistranspordi programm (edaspidi programm) on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks tulemusvaldkonnas „Elukeskkond, liikuvus ja

¹ **Liikuvus** on laiem mõiste ning ühistransport ja selle korraldus on vaid osa liikuvusest. Liikuvust defineeritakse laiemalt kui liikumisvõimalust ja võimalust jõuda ühest kohast teise, kasutades igapäevaste vajaduste rahuldamiseks üht või mitut transpordiliiki, sealhulgas arvestades mitmekülgset inimeste ja kauba liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

² **Ühistransport** ehk ühisveendus on siseriiklik regulaarliinidel põhinev **reisijate vedu**, mis on mõeldud üldsusele kasutamiseks. Ühistranspordiks ei loeta taksot, renditud autot ega tellitud bussi. Ühistranspordiga saab liigelda nii õhus, maal kui ka vees. Enamik ühistranspordist toimib sõidugraafiku alusel. Ühistransporti kavandatakse ja korraldatakse vastavalt nõudlusele, soodustades seeläbi ühissõidukite eeliskasutamist ning vähendades ühiskonna sotsiaalseid ja majanduslikke kulutusi transpordile, energiale ja taristule.

³ Leitav eelnõude esitamise süsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-4dc8e39be9bd>

⁴ <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

⁵ <https://www.valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

merendus" programmipõhiseks eelarvestamiseks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis (edaspidi ka ReM).

2. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava

Programmi eesmärk: Eestis on reisijate vajadusi arvestav paindlik ning efektiivne ühistranspordisüsteem.

Tabel 1: Programmi mõõdikud

Mõõdik	Tegelik (2023)	Sihttase (2025)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)
Reisijate arv ühistranspordis	194 013 649	203 130 605	208 278 421	213 202 938	218 005 688
Piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest, %	23,53%	23,72%	23,81%	23,90%	24,00%

Alates 2025. aastast muutuvad programmi mõõdikud, et paremini hinnata programmi eesmärgi poole liikumist. Programmi tasandil on kaks mõõdikut:

1) **Ühistranspordiga reisijate arv** – ühistranspordiga tehtud sõitude arv ehk ostetud piletite ja sõitude valideerimiste arv. Arvestatud on reisijate/sõitude andmeid maakonna bussiliinidel, lennuliinidel, laevaliinidel, rongiliinidel, linnaliinidel ja siseriiklikel kaugliinidel.

2) **Piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest, %** – ühistranspordi teenuse maksumus kaetakse riigieelarvest, KOVide eelarvest ja piletitulust. Mõõdik näitab piletitulu osakaalu kogu maksumusest. Ühistranspordi teenuse hulka on arvatud maakonna bussiliinid, lennuliinid, laevaliinid ja rongiliinid.

Mõlema mõõdiku puhul soovitakse näha kasvutrendi. Mida rohkem inimesi kasutab liikumiseks ühistransporti, seda suurem on ka piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest. Oluline on välja tuua, et ühistranspordi programm panustab olulisel määral ka TLAK mõõdikusse „transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“.

Tabel 2. programmi eelarve

Eelarve kulude jaotus		Eelarve prognoos			
		2025	2026	2027	2028
Programmi tegevus	Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine	138 918 788	144 351 842	144 395 394	144 277 682

3. Hetkeolukorra analüüs

Ühistranspordi valdkonna senised olulised arengud 2024. aastal

- Maakondlikud bussiliinid muutusid tööealistele taas tasuliseks.
- Saaremaa nõudepõhise transpordi pilootprojektiga alustati 2024. aastal. Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- 2024. aastal viidi läbi suursaarte parvlaevaliinide sõitjateveo hange, mille tulemusel sõlmiti uus sõitjateveo leping järgmiseks 7-aastaks praeguse vedaja TS Laevad OÜ-ga ning jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁶ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks. Parvlaeva kontseptsioon on valminud ning laev valmib 2026. aastaks.
- 2024. aastal kuulutati välja sõitjateveo hange vedajate leidmiseks liinidele Rohuküla-Sviby, Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid, Sõru-Triigi ning Ruhnu-Munalaid, Ruhnu-Pärnu ja Ruhnu-Roomassaare.
- Regionaal- ja Põllumajandusministeerium koostöös Riigilaevastikuga viib läbi hanke Laaksaare-Piirissaare hõljukiliinide uue keskkonda säästvama hõljuki ostmiseks.
- 2024. aastal viidi läbi Ruhnu lennuühenduse hange.
- Valitsus kinnitas ühistranspordi reformi läbiviimise. Ühistranspordi reformi kontseptsioon keskendub ühistranspordi arendamisele ja selle eesmärgid võib jagada nelja omavahel põimunud kategooriasse.
 - Toimepiirkondade äärealade elanikele ligipääsu tagamine igapäevaeluks vajalikele teenustele, haridusele ja töökohtadele.
 - Ühistranspordi kasutajate osakaalu kasvatamine suurte keskuste mõjupiirkonnas ja nende vahel.
 - Kuluefektiivsuse tõstmine.
 - Veondussektori keskkonnamõju ja ühiskondlike kulude vähendamine.
- Ühtsete piletitoodete väljatöötamine Harjumaal eesmärgiga võimaldada sõita ühe piletiga nii Tallinna linna ühistranspordiga, Harjumaa maakonnaliinidega kui ka rongidega.

Vajab tähelepanu

- Ühistranspordikeskuste väljakutsed on seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega, inimeste sundkulutuste vähendamisega transpordile ja nõudluspõhise transpordi arendamisega piirkondades, kus see on mõistlik. Ühistranspordikeskused osutavad KOVidega sõlmitud lepingute alusel sotsiaaltransporditeenust sotsiaalhoolekande seaduse kohaselt, kuid see ei moodusta osa üldisest ühistranspordi korraldusest.
- Pikemas perspektiivis tuleb senise maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamisel välja töötada uus liinivõrk tuginedes regulaarsete intervallidega sõiduplaanidele (ehk taktipõhisusele), mis on eelduseks tõhusale liinide omavahelisele sidumisele. Võrgu ülesehitusel luuakse kolmetasandiline liinide hierarhia, mille eesmärgiks on ebatõhusa

⁶ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO2e vähendamine saarte vaheliste parvlaevauhenduste nullheitele viimisega“.

liiniläbisõidu vähendamine, töökohtade ja teenuste kättesaadavuse parandamine ning ühendusaegade lühendamine.

- Kaugliinid (rong, kaugbuss) tagavad kiire ühenduse suurte tõmbekeskuste vahel.
 - Taktipõhine liiklus (baasintervalliks on 1 või 2 tundi), iga päev hommikust õhtuni.
 - Võrk maksimeerib raudtee mõju aeg-ruumiliste vahemaade vähendamisel.
- Regionaalsed põhiliinid tagavad kiired ja sagedased ühendused regionaalsete tõmbekeskustega, teostades mh ettevedu ka kaugliinidele.
 - Põhiliinid sõidavad kindla takti alusel (baasintervalliks on enamasti 1 või 2 tundi, mida saab vajadusel lühendada nt 30, 20, 15 või 10 minutini), iga päev hommikust õhtuni.
 - Hõlmab nii maakonnabusse kui regionaalseid ronge.
- Kohalikud liinid teenindavad tõmbekeskuste tagamaad ning toidavad põhiliine.
 - Tava- või nõudepõhine teenus.
 - Tagab toimepiirkondade äärealade elanikele elementaarse ligipääsu keskuses paiknevatele töökohtadele ja igapäevaeluks vajalikele teenustele.
- Selleks, et tagada õiglasemat ühistranspordi rahastamist oleks perspektiivikas kaaluda varianti, kus kohalikud omavalitsused rahastaksid ühistranspordi korraldamist võrdselt isiku kohta.

Järgnevalt on toodud vastavalt transpordi liigile reisijate arvud siseriiklikul regionaalsel reisijateveol ning riiklikud dotatsioonid:

Tabel 4: Rongireisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL ⁷							
Rongid	2022	2023	2024*	2025*	2026*	2027*	2028*
Sõitjad kokku (tuhat in)	7133	7807	8400	9400	10700	11700	12500
Veomaht (kilomeetrit)	5 784 235	6 063 572	6 100 000	7 200 000	7 600 000	8 400 000	8 800 000
Riigi toetus liiniveo korraldamiseks (eurodes)	29 599 040	32 461 128	36 800 000	40 900 000	43 800 000	47 300 000	46 900 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	4,15	4,16	4,38	4,35	4,09	4,04	3,75

* prognoos

⁷ Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

Tabel 5: Reisijate arv regionaalsetes sadamates ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV ⁸							
Parvlaevad	2022	2023	2024*	2025*	2026*	2027*	2028*
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa	2 298 753	2 411 446	2 459 675	2 508 868	2 533 957	2 559 297	2 584 890
Sõru-Triigi	43 938	47 989	48 949	49 928	50 427	50 931	51 441
Ruhnu	8 635	8 785	8 961	9 140	9 231	9 324	9 417
Vormsi	71 738	74 414	75 902	77 420	78 195	78 976	79 766
Kihnu	81 753	82 353	84 000	85 680	86 537	87 402	88 276
Piirissaare	9 772	10 630	10 843	11 059	11 170	11 282	11 395
KOKKU	2 514 589	2 635 617	2 688 329	2 742 096	2 769 517	2 797 212	2 825 184
Muutus,%	5%	5%	2%	2%	1%	1%	1%
Veomaht (reiside arv)	30 414	30 644	30 680	30 700	30 700	30 700	30 700
Riigi toetus (eurodes)	24 891 311	26 609 889	26 899 408	27 437 396	27 986 144	28 545 867	28 545 868
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	9,90	10,10	10,01	10,01	10,11	11,43	12,43

* prognoos

Tabel 6: Lennureisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV ⁹							
Lennukid	2022	2023	2024*	2025*	2026*	2027*	2028*
Kärdla	11 849	16 275	16 763	17 266	17 784	18 318	18 867
Kuressaare	36 784	41 237	42 474	43 748	45 061	46 413	47 805
Ruhnu	1 528	1 400	1 442	1 485	1 530	1 576	1 623
KOKKU	50 161	58 912	60 679	62 500	64 375	66 306	68 295
Muutus,%	26%	17%	3%	3%	3%	3%	3%
Veomaht (reisi)	1 354	1 385	1 388	1 388	1 388	1 388	1 388

⁸ Allikas: Transpordiamet

⁹ Allikas: Transpordiamet

Riigi toetus (eurodes)	5 559 522	6 885 078	7 022 779	7 163 235	7 306 500	7 452 630	7 452 631
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	110,83 €	116,87 €	115,74 €	114,61 €	113,50 €	112,40 €	109,12 €

* Prognosis

Tabel 7: Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL ¹⁰							
Bussid	2022	2023	2024*	2025*	2026*	2027*	2028*
Sõitjaid kokku	22 203 440	23 168 838	23 632 215	24 104 859	24 586 956	25 078 695	25 580 269
Muutus,%	23%	4%	2%	2%	2%	2%	2%
Veomaht (kilomeetrit)	47 907 240	48 499 324	49 600 000	49 600 000	49 600 000	49 600 000	49 600 000
Riigi toetus (eurodes)	62 643 568	74 600 450	76 092 459	77 614 308	79 166 595	80 749 926	80 749 927
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	2,82 €	3,22 €	3,22 €	3,22 €	3,22 €	3,22 €	3,16 €

* Prognosis

Ühistranspordireform

Elanikkonna liikuvusharjumuste muutumine, alternatiivide (ennekõike auto) suurem kättesaadavus ja ühistranspordi killustunud korraldus on loonud Eestis olukorra, kus ühistranspordi areng ei vasta ühiskonna ootustele. Teenuse turuosa on langustrendis vaatamata reisijate arvu kasvule viimastel aastatel. Seniste trendide ümberpööramine säästlike liikumisviiside osakaalu suurendamiseks eeldab fundamentaalseid muutusi liikuvuskorralduses, mille teostamiseks on ellu kutsutud **ühistranspordireform**.

Ühistranspordireformi ühistranspordivaldkonna eesmärkide elluviimiseks on kavas viis peamist tegevussuunda.

- Liikuvuse analüüs ja ühenduste planeerimine vastavalt andmepõhisele inimeste liikuvusvajadusele ja -potentsiaalile.
- Liinivõrgureform, mille keskmes on taktipõhise kolmetasandilise liinivõrgu ülesehitus ning nõudepõhise ühistranspordi laiapõhjaline juurutamine.
- Ühtne piletisüsteem, mis soosib erinevate ühistranspordiliikide ristkasutust ning võimaldab koos taktipõhise liinivõrguga vähendada liinide dubleerimist.
- Toetavad investeeringud säästlikesse ja ligipääsetavatesse sõidukitesse ja taristusse bussipeatuste, kergliiklusteede ning raudtee näol, tõstmaks ühistranspordi atraktiivsust.

¹⁰ Allikas: Transpordiamet

- Administratiivsed muudatused, mis parandavad ühistranspordi üleriigilist juhtimissüsteemi, osapoolte tööjaotust ning õiguslikke raamtingimusi.

Reisirongiteenuse ja kohalike/maakonnabussiliinide integreerimist ei ole seni Eestis süsteemselt arendatud. Sellest tulenevalt on mitmes maakonnas rongipeatuste läheduses nii maakonnakeskusi, suuremaid linnu kui ka tiheasustusalasid, kust ei pääse rongiteenusele mugavalt ligi kohaliku või maakonnaliini ühistranspordi kasutades. Üheks põhjuseks on ka see, et tihtipeale ei ole busside ja rongide väljumisajad omavahel sünkroonitud. Puudub süsteemne lähenemine rongiteenuse ning maakondliku ja muu regionaalse bussiteenuse integreerimiseks. Samuti puudub selge ja ühtne kommunikatsioon rongidega sünkroonitud bussiliinide kohta nii bussiteenuse pakkuja kui ka Elroni poolel. Siiski juba praegu mitmed ühistranspordikeskused (edaspidi ÜTK) sünkroniseerivad bussiliine rongiaegadega (nt Põlva, Rapla, Rakvere), kuid puudub ühtne kommunikatsioon, mistõttu reisijatel puudub info selle kohta, millised rongide väljumised on bussidega teenindatud. Lisaks on ÜTKdel raske tihti muutuva rongide sõidugraafikuga sammu pidada.

Eesmärk oleks muuta kiire ja mugav ühistransporditeenus kättesaadavamaks nii elu-, töö- kui ka koolikohtade vahel. Samuti tagada rongipeatustele piisavalt lähedal paiknevatele, kuid nende praegusest teenindusraadiusest kaugemal olevatele, suure asustustihedusega piirkondade elanikele rongi ajagraafikutest lähtuv bussiihendus selliselt, et:

- ettevedavad bussiliinid moodustaks rongide väljumisaegadega loogilise terviku;
- rongi ja bussi kombineerides tekib konkurentsieelis ning ajaline ja rahaline kasu võrreldes isikliku sõiduauto kasutamisega;
- ettevedavad bussiliinid oleksid teistest liinidest arusaadavalt eristatavad ning potentsiaalsed kasutajad mõistaksid selle tähendust;
- sõitjatel oleks kindlustunne, et ümberistumine toimib ja buss ootab rongi ära ka paariminutilise hilinemise korral;
- kogu reisi hind oleks sarnane rongipileti hinnaga;
- Elroni jt reisiplaneerijate otsingus tulevad ühildatud rongi- ja bussiliinid selgelt välja ning on kergesti leitavad.

Pikas perspektiivis tuleb ühistranspordi korraldust väga põhjalikult analüüsida ja teha muudatusi eelnimetatud ettepanekutest lähtuvalt. Kiire ja laialdane üleminek üle-eestilisele nõudepõhisele ühistranspordile ei ole 2025. aastast siiski veel võimalik, sest pilootprojekt pole selleks ajaks veel lõppenud.

4. Olulised tegevused

Prioriteet	Ühistranspordi teenuse tagamine ja pikaajalise rahastusmudeli väljatöötamine.
Milles seisneb väljakutse?	Ühistranspordi liinivedude rahastamisel on eelarve puudujääk.
Olulisemad tegevused 2025. aastal	Ühistranspordi liinivedude toetamine (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport). Ühistranspordi rahastamismudeli uuendamine.

Prioriteet	Ühistranspordireformi läbiviimine, erinevate transpordiliikide sünkroniseerimine ja nõudepõhise liikuvuse arendamine (VVTP).
Milles seisneb väljakutse?	Säästlike liikumisviiside osakaalu suurendamine.
Olulisemad tegevused 2025. aastal	Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist. Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega. Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega. Ühistranspordireformi pilootliinivõrkude käivitamine.

Prioriteet	Kaasaegse ühistranspordi registri väljaarendamine, mis võimaldab paremini planeerida toimivat ühistransporti ja hallata ühistranspordi andmeid.
Milles seisneb väljakutse?	Vananenud ühistranspordiregister ei võimalda parimal viisil ühistransporti planeerida ja andmeid hallata.
Olulisemad tegevused 2025. aastal	Uue sõiduplaanide haldamise tarkvara juurutamine ja kasutusele võtmine Eestis.

Prioriteet

Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamine.

Milles seisneb väljakutse?



Seadus vajab kaasajastamist.






Olulisemad tegevused 2025. aastal

Ühistranspordi seaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatus ja eelnõu koostamine.

5. Programmi tegevused





5.1 Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine


Tegevuste kirjelduses kasutatud sümbolite tähendused:  Väljakutsed;  Uuringud ja analüüsid;  Projektid;  IT-arendused;  Koolitused;  Pidevad tegevused


Eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav paindlik ning efektiivne ühistranspordisüsteem					
Mõõdik	Tegelik tase	Trend	Sihttase			
	2023		2025	2026	2027	2028
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta	1,29		1,43	1,44	1,44	1,45
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta	0,48		0,55	0,56	0,57	0,59
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi kohta)	42,5		43	44	45	46
Parvlaeva reisijad reisi kohta	86,0		98,69	99	99,9	100

Väljakutsed, tegevused ja oodatavad tulemused


Väljakutsed:


-  Ühistranspordi toetuste puudujäägi katmine.
-  Linnapiirkondade autostumine ja hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuste pakkumine.
-  Reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamine ühistranspordikeskustes ja inimeste sundkulutuste vähendamine transpordile.
-  Nõudluspõhise transpordi arendamine piirkondades, kus see on mõistlik.


 Sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine tiheasustustes ruumilise planeerimise, ajaliselt konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse ning ühtse liinivõrgu ja piletitoodete arendamise kaudu.


 Süsteemse lähenemise puudumine rongiteenuse ning maakondliku- ja muu regionaalse bussiteenuse integreerimiseks. Puudub ka selge ja ühtne kommunikatsioon rongidega sünkroonitud bussiliinide kohta nii bussiteenuse pakkuja kui ka Elroni poolel.


Tegevused:


 Töötada välja ühtne tööprotsess (sõiduplaanide muudatustest teavitamine, kommunikatsioon) Elroni, ÜTK-de ja rongiga seotud linnaliinide korraldajate vahel ning motivatsiooniskeem ÜTK-dele, mis tagaks regiooni olulistes rongipeatustes kohalike- ja maakonnaliinide teenuse sünkroonimise rongidega.


 Tekitada 2025. aastal ühistranspordireformi eelarve raames rahastus rongide ja busside sünkroniseerimiseks ja selle kommunikatsiooniks, eesmärgiga alustada seostatud ühistranspordivõrgu juurutamisega.

 2025. aastal käivitatakse ühistranspordireformi raames uue liinivõrgu piloodid Saaremaal ja Lääne-Harjumaal

 Raudteetaristu remondi- ja hooldusrežiimi muutmine regulaarseks ja taristulõigupõhiseks praeguse töötüübi põhise režiimi asemel. Eesmärk on, et kõik tööd tehakse konkreetsel lõigul korraga ära ja sekkumine konkreetse tsooni graafikusse oleks minimaalne.

 Kvaliteetsete ja atraktiivsete ümberistumissõlmede ja nendeni viiva vajaliku taristu väljaarendamine.

 Üleriigilise ühtse piletisüsteemi loomine (sh kuukaardid, tsoonipiletid jms), mis loob eelduse selleks, et ühistranspordiga sõitmine oleks üksipiletite kasutamisest ja autosõidust oluliselt soodsam.

 Taktipõhise rongisõiduplaani juurutamine (LocoSmart OÜ, "Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs"). Taktipõhisusest rongireisijate arvu kasvuks siiski üksi ei piisa, kuna viimasega jõuaks aastane reisijate arv vaid 12,8 miljonini, samas TLAK eesmärk 2035. aastal on 20 miljonit aastast rongireisijat. Viimase saavutamiseks on vajalik teha ka taristu muudatusi¹¹.

¹¹ Vältimatud parendused **taktograafikute töökindluse tagamiseks** oleksid: Liiva-Saku kaheteelise raudteelõigu rajamine, Kiisa-Rapla lõigul kiiruste tõstmine kuni 160 km/h, parendused Raasiku (160 km/h), Kehra (160 km/h, tupiktee) ja Balti jaamas (1. tee jagamine kaheks sektsiooniks), Tapa jaama idapoolse kõriku ümberehituse ära jätmine ning selle asemel väiksemahuline keskkõriku ümberehitus laugpöörmete paigalduseks, Kaarepere piirkonna kaheteelise lõik, Taevaskoja ooteplatvormi pikendamine.

Parendused **rongiliikluse atraktiivsuse ja kättesaadavuse tõstmiseks** on: Kristiine terminali ja Avala peatuskoha rajamine, Kopli linnaraudtee rajamine ning linnarongi käivitamine, Edelasuunal raudtee õgvendamine, et tõsta sõidukiirused kuni 160 km/h, Turba-Rohuküla raudteelõigu etapiviisiline väljaehitamine, Turba-Rohuküla raudtee valmimisel kontaktvõrgu uuendamine, raudteetrassi õgvendamine ja kiiruste tõstmine Keila-Riisipere vahel, Tartu-Valga raudtee elektrifitseerimine.



Lähtuvalt ühistranspordikorralduse alternatiivsete haldusmodelite uuringust (AS Civitta) haldusmodeli uuendamine.



Analüüsida kooli- ja ühistranspordi korraldust maakonniti ning leida variandid, millistel tingimustel ja kuidas tagada elanikele ühetaoline ligipääs haridusele ja töökohtadele.

Oodatavad tulemused:

Plaanitavate tegevuste tulemusena suureneb ühistranspordi kasutusmugavus ja kasutajate arv ning suureneb ka piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest. Juurutatud saab taktipõhine rongisõiduplaan ja ühtne tööprotsess maakonnaliinide ja rongide sõiduplaanide ühildamiseks on välja töötatud. Ühistranspordikorralduse haldusmudel on vastavalt soovile uuendatud.

Tapa–Narva raudteeliini parendused on: kaheteelise raudteelõigu taastamine Oru–Vaivara vahel, Jõhvi peatuse nihutamine bussijaama juurde, „Energia“ peatuskoha rajamine Narva lääneossa, Kagusuuna raudteedel kiiruste tõstmine ning perroonide asukohtade korrigeerimine, Läänesuuna raudteel kiiruste tõstmine ning päevase läbilaskevõime tagamine kaubarongidele.

Ohutuse seisukohalt tuleks täiustada VEPS süsteemi, et tagada rongiliikluse riskide maandamiseks vajalik funktsionaalsus või võtta Eestis kasutusele Euroopa Raudteeliikluse Juhtimissüsteem ERTMS.

6. Programmi juhtimiskorraldus

Ühistranspordi programmi juhib maa- ja ruumiloome asekanter. Programmijuhi ülesanne on programmi koostamise ja uuendamise eestvedamine, elluviimise ja seire koordineerimine. Valdkonna eest vastutav minister kinnitab programmi pärast riigieelarve vastuvõtmist Riigikogus. Iga lõppenud aasta kohta koostatakse programmi tulemusaruanne, mis on sisendiks tulemusvaldkonna „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“ tulemusaruandesse.

Programm on arengukavas „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ seatud eesmärkide rakendamiseks vajalikke meetmeid ja tegevusi kirjeldav dokument.

LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus

Programmi tegevuse alla kuulub kaks teenust:

- 1) **Siseriikliku ühistranspordi kavandamine** – Siseriikliku ühistranspordi ja ühistranspordipoliitika (maismaa-, õhu- ja veetranspordis) kujundamine ja transpordi poliitikameetmete välja töötamine. Ühistranspordipoliitika meetmete elluviimise ja järelevalve koordineerimine, sh uuringute ja analüüside tellimine transpordipoliitika kujundamiseks või elluviimise hindamiseks, ühistranspordi arengu ülevaadete koostamine, valdkondlike strateegiate koostamisel osalemine, õigusaktide väljatöötamine, rahvusvahelistes töögruppides ja organisatsioonides osalemine, erinevate avalike veeteenuste ühistransporditoetuse vajaduste kaardistamine ja arvutamine, rahastuskavade koostamine, lepingute sõlmimine, riigiabi küsimuste lahendamises osalemine jmt. Parema ühistranspordikorralduse tagamise eesmärgil erinevate uuenduslike transpordisuundade ja lahenduste kaardistamine, sh pilootprojektides osalemine ja projektide edukate tulemuste laiemalt kasutusele võtmine, uudsete võimaluste tutvustamine KOVidele ja laiemale avalikkusele ning vajadusel ühistranspordipoliitikasse muudatuste sisse viimine.
- 2) **Ühistranspordi korraldamine** – Avalike teenuselepingute sõlmimine, veomahtude kokkuleppimine, hankelepinguga volitamine bussitranspordi ja veetranspordi korraldamiseks, rahvusvaheliste ja riigisiseste kaugliinilubade andmine ja sõiduplaanide kinnitamine, maakonnasisese ühistranspordi korraldamine ja sõiduplaanide väljatöötamine avalikule liiniveole, lepingute täitmise järelevalve, piletihinna kehtestamine ja toetuste väljamaksmine. Ühistranspordi registri pidamine. Ühistranspordi korraldamise teenuse eesmärgi täitmist jälgitakse järgmiste mõõdikutega:

Mõõdik	Trend	Tegelik tase (2023)	Sihttase (2025)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)
Sõitude arv (miljonit) riigi poolt doteeritava ühistranspordiga (rong, lennuk, laev, maakonnabuss)	↗	33,7	36,3	38,1	39,6	40,9

LISA 2. Teenuste rahastamiskava

Programmi teenuste rahastamiskava	Eelarve			
	2025	2026	2027	2028
Siseriikliku ühistranspordi kavandamine	913 865	875 284	844 414	846 702
Ühistranspordi korraldamine	138 004 924	143 476 558	143 550 980	143 430 980