

Regionaal- ja põllumajandusministri (kuupäev digiallkirjas) käskkiri nr 15
„Programmide „Biomajandus 2026-2029”, „Toiduohutus 2026-2029”,
„Ühistransport 2026–2029“, „Regionaalareng 2026-2029“ kinnitamine“

Lisa 3

ÜHISTRANSPORDI programm 2026–2029

Sisukord

Sisukord.....	2
1. Programmi üldinfo	3
2. Sissejuhatus	4
3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava	5
4. Hetkeolukorra analüüs.....	6
5. Olulised tegevused	12
6. Programmi tegevused	13
6.1. Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine.....	13
7. Programmi juhtimiskorraldus.....	15
Lisa 1. Programmi teenuste kirjeldus	16
Lisa 2. Teenuste rahastamiskava (tuh, eurodes).....	17
Lisa 3. Programmi rahastamiskava täiendav informatsioon 2025.a kohta (tuh, eurodes).....	17

1. Programmi üldinfo

Programmi koostaja ja vastutaja	<i>Regionaalarengu asekanstler, ühistranspordiosakond</i>
Programmi eelnõu valmimise aeg	<i>01.10.2025</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 2026–2029
Programmi eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav paindlik ning efektiivne ühistranspordisüsteem.
Programmi periood	4 aastat (2026-2029)
Peavastutaja (ministeerium)	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	

2. 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** (Kliimaministeeriumi vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimist ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Mere ja vee programm** (Kliimaministeeriumi 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 muudatusele³, millega kujundati ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärgke 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 teemakimbust „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁵ ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ning ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööil käivate inimeste osakaal“ sihttasemetega saavutamisse. Kaudselt panustab programm ka teistesse „Eesti 2035“ sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik“.

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 ühisveondus on siseriiklik regulaarlinidel põhinev **reisijate vedu**, mis on mõeldud üldsusele kasutamiseks. Ühistranspordiks ei loeta takso, 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>

Ühistranspordi programm (edaspidi *programm*) on koostatud vastavalt „Riigieelarve seaduse” § 19 lõikele 5, § 20 lõikele 4 ning on ühtlasi aluseks tulemusvaldkonnas „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“ programmipõhiseks eelarvestamiseks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis (edaspidi ka *ReM*).

3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava

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

Tabel 1: Programmi mõõdikud

Mõõdik	Tegelik (2024)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)	Sihttase (2029)
Reisijate arv ühistranspordis	192 391 000	201 581 000	206 390 000	211 175 000	216 338 000
Piletitulu osakaal riigi eelarvest toetatud ühistranspordi maksumusest, %	24,7%	24,9%	25,0%	25,1%	25,2%

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, sh kommertsliinid.

2) **Piletitulu osakaal riigi eelarvest toetatud 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 (tuh, eurodes)

	Eelarve	Eelarve prognoos			
	2025*	2026	2027	2028	2029
Programmi kulud kokku	-138 919	-177 585	-122 618	-123 582	-121 657
Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine	-138 919	-177 585	-122 618	-123 582	-121 657

*Riigikogu poolt kinnitatud eelarve

4. Hetkeolukorra analüüs

- Saaremaa nõudepõhise transpordi pilootprojektiga alustati 2024. aastal. Pilootprojekt oli edukas: läbisõit vähenes 15%, reisijate arv jäi samaks ja kulud riigile olid mõistlikud. Seetõttu ühendati peale pilootprojekti lõppu 2025. aastal nõudepõhine liinivõrk põhiliinivõrguga.
- 2024. aastal kuulutati välja sõitjateveo hange vedajate leidmiseks liinidele Ruhnu-Munalaid, Ruhnu-Pärnu ja Ruhnu-Roomassaare. Hanke tulemusel sõlmiti 2025. aasta septembrikuus uus avaliku teenindamise leping aastateks 2026-2031.
- 2025. aastal pikendati liinide Rohuküla-Sviby, Kihnu-Munalaid ja Munalaid-Manilaid, Sõru-Triigi lepinguid kuni 2 aastaks.
- Ühistranspordi reformi raames käivitus 2025. aasta 1. aprillist taktsõiduplaan rongiliikluses lääne suunal ja 1. septembrist käivitused bussiliinid, mis tagavad bussi ja rongi vahel ümberistumist.
- Ühtsete piletitoodete väljatöötamine Harjumaal eesmärgiga võimaldada sõita ühe piletiga nii Tallinna linna ühistranspordiga, Harjumaal maakonnaliinidega kui ka rongidega.
- Sõiduplaanide haldamise tarkvara juurutamine (ühistranspordi registri uuendamine).
- 2025. aastal viiakse läbi uuring mõistliku kasumi suuruse analüüsimiseks maakonnaliinidel, et töötada välja meetodika mõistliku ärikasumi arvutamiseks bussiveo hangetes ja seeläbi vältida ebaseadusliku riigiabi väljamaksmist avaliku teenindamise lepingute alusel korraldatavate maakonna bussiliinide vedajatele.
- Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsus on avalikkusele esitatud.
- Reisiplaneerijas peatus.ee hakati kuvama maakonnaliinide reaalajaandmeid, mis lubavad reisijatel näha maakonnaliinide asukohti reaalajas.
- 2025. aasta alguses jõustus ühistranspordiseaduse muudatus, mille alusel hüvitakse vedajatele kommertsveol tasuta sõidu eest saamata jäänud tulu.
- Seitsmes maakonnas korraldati liinivõrgu ümberkorraldamise analüüsiks koosloome kohtumised, mille eesmärgiks oli koguda sisendit tegelike vajaduste kohta.
- Uute rongide liinile toomine on taristutööde viivituste tõttu veninud. 2025. aastal ei realiseerunud plaan tuua uued Škoda rongid Tallinna-Tartu liinile. 2026. saab uued rongid liinile tuua esialgu osaliselt läbi Tallinna-Aegviidu reise pikendamise Tapani ja osaliselt läbi Stadleri rongide asendamise läänesuuna liinidel. Uute rongide täieliku kasutuselevõtu täpne tähtaeg sõltub taristutööde lõpetamisest.
- Lisaks Škoda rongide Tallinna-Tartu liinile pääsemise probleemidele on taristutöödest tingitud ajutised liiklusgraafikud mõjutanud negatiivselt ka olemasolevat reisirongiliiklust.

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 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 kehtestada kord, mille kohaselt ühistranspordi korraldamise kulude katmine kohalike omavalitsuste poolt toimub ühetaoliste kriteeriumite alusel (nt lähtutakse elanike arvust jne).
- Suursaarte parvlaevaliinide uue sõitjateveo lepingu (hakkab kehtima alates 01.10.2026) raames plaanib riik liinile tuua uue keskkonnasõbraliku laeva. Praeguseks on selgunud, et uus laev ei saa uue lepinguperioodi alguseks valmis ja vedaja peab ise kuni laeva valmimiseni tooma liinile asenduslaeva. Vedaja asenduslaeva liinile toomisega seoses on vaja leida kõige parem lahendus, et sellega kaasnevad kulud oleksid riigile võimalikult mõistlikud.
- Kaardistame ühistranspordi võimekuse tagada teenuse osutamine ka kriisiolukorras kui peaksid esinema häired teistes elutähtsates teenustes, eelkõige elektri- ja vedelkütuse varustuses, millest ühistransport olulisel määral sõltub.

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

Tabel 3. Rongireisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL							
Rongid	2023	2024	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*
Sõitjad kokku (tuhat in)	7807	7934	8500	9700	10700	11600	12800
Veomaht (kilomeetrit)	6 063 572	6 059 602	6 700 000	8 000 000	8 300 000	8 800 000	9 300 000
Riigi toetus	32 461 128	36 010 204	41 200 000	46 700 000	49 100 000	50 200 000	52 600 000

liiniveo korraldamiseks (eurodes)							
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	4,16	4,54	4,85	4,81	4,59	4,33	4,11
Piletitulu osakaal maksumusest (%)	40,3%	38,7%	38,8%	39,0%	39,1%	39,2%	39,3%

* *prognoos*

Tabel 4. Reisijate arv regionaalsetes sadamates ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV							
Parvlaevad	2023	2024	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa	2 411 446	2 462 376	2 511 624	2 536 740	2 562 107	2 587 728	2 613 606
Sõru-Triigi	47 989	51 734	52 769	53 296	53 829	54 368	54 911
Ruhnu	8 785	8 763	8 938	9 028	9 118	9 209	9 301
Vormsi	74 414	77 537	79 088	79 879	80 677	81 484	82 299
Kihnu	82 353	87 185	88 929	89 818	90 716	91 623	92 540
Piirissaare	10 630	11 234	11 459	11 573	11 689	11 806	11 924
KOKKU	2 635 617	2 698 829	2 752 806	2 780 334	2 808 137	2 836 218	2 864 581
Muutus, %	5%	2%	2%	1%	1%	1%	1%
Veomaht (reiside arv)	30 644	30 944	31 100	31 100	31 100	31 100	31 100
Riigi toetus (eurodes)	26 609 889	26 899 408	30 261 454	33 243 824	35 672 419	36 830 432	37 991 513
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	10,10	9,97	10,99	11,96	12,70	12,99	13,26

Piletitulu osakaal maksumusest (%)	37,1%	36,5%	36,6%	36,7%	36,8%	36,9%	37,1%
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

* *prognosis*

Tabel 5. Lennureisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV							
Lennukid	2023	2024	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*
Kärdla	16 275	15 332	15 485	15 795	15 953	16 113	16 274
Kuressaare	41 237	41 156	41 568	42 399	42 823	43 251	43 684
Ruhnu	1 400	1 451	1 466	1 495	1 510	1 525	1 540
KOKKU	58 912	57 939	58 518	59 689	60 286	60 889	61 497
Muutus,%	17%	-2%	1%	2%	1%	1%	1%
Veomaht (reiside arv)	1 385	1 367	1 390	1 390	1 390	1 390	1 390
Riigi toetus (eurodes)	6 885 078	7 058 958	7 421 172	7 686 780	7 978 878	8 246 170	8 514 171
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	116,87	121,83	126,82	128,78	132,35	135,43	138,45
Piletitulu osakaal maksumusest (%)	15,9%	16,2%	16,3%	16,4%	16,4%	16,5%	16,6%

* *Prognosis*

Tabel 6. Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL							
Bussid	2023	2024	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*
Sõitjaid kokku	23 168 838	21 924 971	22 363 470	22 810 740	23 266 955	23 732 294	24 206 940
Muutus, %	4%	-5%	2%	2%	2%	2%	2%
Veomaht (kilomeetrit)	48 499 324	48 929 462	49 900 000	49 900 000	49 900 000	49 900 000	49 900 000
Riigi toetus (eurodes)	74 600 450	72 079 082	76 552 700	78 849 281	81 214 759	83 651 202	86 160 738
Riigi toetus reisija	3,22	3,29	3,42	3,46	3,49	3,52	3,56

kohta (eurodes)							
Piletitulu osakaal maksumu- sest (%)	6,0%	9,0%	9,1%	9,1%	9,1%	9,2%	9,2%

* 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 ristikasutust ning võimaldab koos taktipõhise liinivõrguga vähendada liinide dubleerimist.
- Toetavad investeeringud säästlikesse ja ligipääsetavatesse sõidukitesse ning taristusse (liikuvuskeskused, bussipeatused, kergliiklusteed, raudtee taristu), mis tõstab ühistranspordi kasutajamugavust ja atraktiivsust.
- 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 kohalikku või maakonnaliini ühistransporti 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 *ÜTK*del raske tihti muutuva rongide sõidugraafikuga sammu pidada.

Eesmärk oleks teha 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 bussiühendus 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;
- 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.

5. Olulised tegevused

Prioriteet	Ühistranspordireformi läbiviimine, erinevate transpordiliikide sünkroniseerimine ja nõudepõhise liikuvuse arendamine
Milles seisneb väljakutse?	Säästlike liikumisviiside osakaalu suurendamine.
Olulisemad tegevused 2026. aastal	Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist. Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega. Ühistranspordireformi raames pilootliinivõrkude käivitamine. Ühistranspordi seaduse muutmise seaduse eelnõu koostamine.

6. Programmi tegevused

6.1. 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					
Möödik	Tegelik tase	Trend	Sihttase			
	2024	↗	2026	2027	2028	2029
Rongireisijate arv rong/km kohta	1,31	↗	1,21	1,29	1,32	1,38
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta	0,45	↗	0,46	0,47	0,48	0,49
Siselendude täitumus reisijad/reisi kohta	42,4	↗	43	43	44	44
Parvlaeva reisijad/reisi kohta	87,2	↗	89	90	91	92

Väljakutsed, tegevused ja oodatavad tulemused

Väljakutsed:

- ⚡ Linnapiirkondade autostumine ja hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuste pakkumine.
- ⚡ Reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse tagamine ministeeriumi, ühistranspordikeskuste ja kohalike omavalitsuste poolt 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.

Tegevused:



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



2026. aastal tagatakse ühistranspordireformi eelarve raames rahastus rongide ja busside sünkroniseerimiseks ja selle kommunikatsiooniks, eesmärgiga alustada seostatud ühistranspordivõrgu juurutamisega.



Raudteetaristu remondi- ja hooldusrežiimi muudetakse 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.



Luuakse üleriigiline ühtne piletisüsteem (sh kuukaardid, tsoonipiletid jms), mis loob eelduse selleks, et ühistranspordiga sõitmine oleks üksikpiletite kasutamisest ja autosõidust oluliselt soodsam.



Juurutatakse taktipõhine rongisõiduplaan (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 on, et 2035. aastal on aastane reisijate arv 20 miljonit rongireisijat. Viimase saavutamiseks on vajalik teha ka taristu muudatusi⁶.

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.

⁶ 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.

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 korrektuurid, Läänesuuna raudtee 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.

7. Programmi juhtimiskorraldus

Ühistranspordi programmi juhib regionaalarengu asekanstler. Programmi juhi 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 veoteenuste 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, hankелеpinguga 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 (2024)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)	Sihttase (2029)
Sõitude arv (miljonit) riigi poolt doteeritava ühistranspordiga (rong, lennuk, laev, maakonnabuss)	↗	32,6	35,4	36,8	38,2	39,9

Lisa 2. Teenuste rahastamiskava (tuh, eurodes)

	2026	2027	2028	2029
Ühistranspordi programm	-177 585	-122 618	-123 582	-121 657
Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine programmi tegevus	-177 585	-122 618	-123 582	-121 657
Ühistranspordi korraldamine	-176 121	-121 111	-122 061	-120 134
Siseriikliku ühistranspordi kavandamine	-1 463	-1 507	-1 521	-1 523

Lisa 3. Programmi rahastamiskava täiendav informatsioon 2025.a kohta (tuh, eurodes)

	Ülekantav summa (piir-määraga vahetus)	2025. a riigieelarve I p.a. seaduse muudatused	2025. a riigieelarve II p.a. seaduse muudatused	VV reservi eraldis	Lõplik 2025. a programmi tegevuse eelarve*	Selgitused
Ühistranspordi programm, ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine programmi tegevus	-2 696		2,73	-37 680	-179 292	Rahandusministri 10.06.2025 käskkirjaga nr 43 „ Raha eraldamine Vabariigi Valitsuse reservi sihtotstarbelistest vahenditest,, eraldati Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi valitsemisala tulemusvaldkonda elukeskkond, liikuvus ja merendus 37 680 000 eurot ühistranspordi dotatsiooni puudujäägi katmiseks.