

Regionaalministri xx.xx.xxxx käskkiri nr x Lisa 1

EELNÕU

xx.xx.xxxx

ÜHISTRANSPORDI programm 2024–2027

Sisukord

1. Programmi üldinfo	3
2. Sissejuhatus.....	3
3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava	5
4. Hetkeolukorra analüüs	6
Ühistransport ja siseriiklik regionaalne reisijatevedu	7
Ühistranspordikorraldus	8
5. Olulised tegevused.....	11
6. Meetmed, programmi tegevused ja teenused	11
6.1 Meede – Ühistransport.....	11
6.1.1. Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine	12
7. Programmi juhtimiskorraldus.....	14

1. Programmi üldinfo

Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna eesmärk	Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele ohutud, ligipääsetavad, kiired, kestlikud ja mugavad liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega.
Valdkonna arengukava/ Programmi nimi	Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 Ühistranspordi programm 2024-2027
Programmi eesmärk	Ühistranspordi parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise; targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise; ühistransporditranspordisüsteemide omavaheliste ühilduvuste ja nutikate lahenduste kasutamise.
Programmi periood	4 aastat
Peavastutaja (ministeerium)	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Kaasvastutajad (oma valitsemisala asutused)	Transpordiamet

2. Sissejuhatus

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

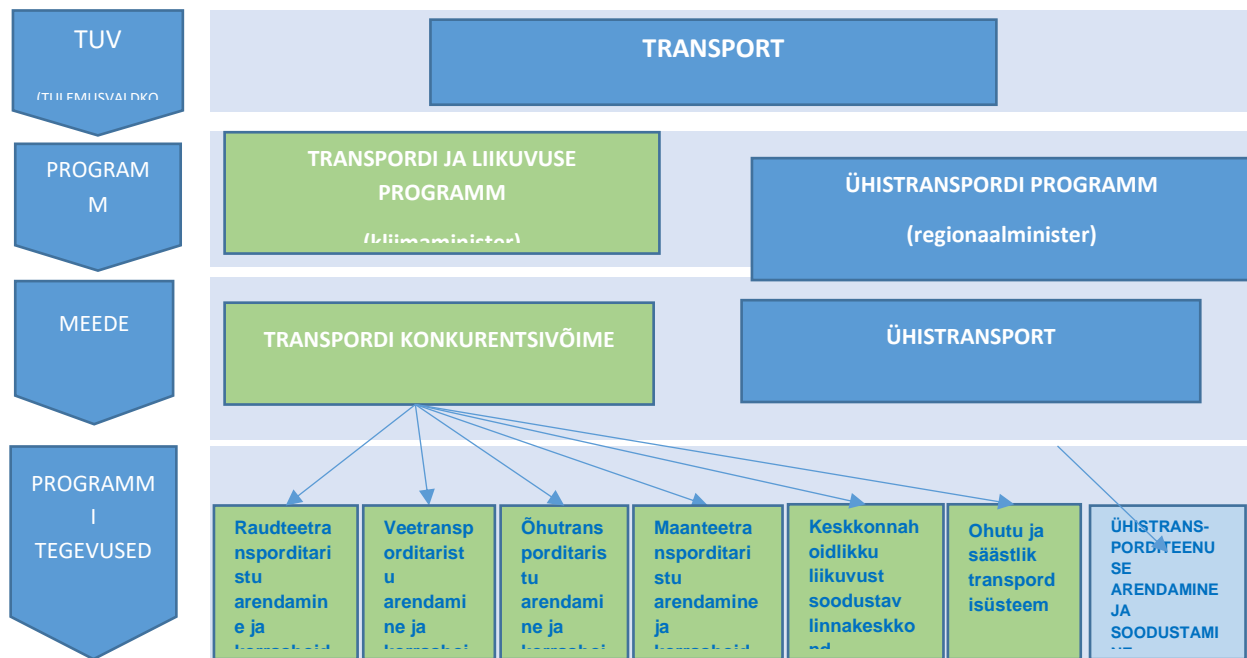
TLAK-i üldeesmärgi elluviimiseks on koostatud kaks programmi:

- 1) **Transpordi ja liikuvuse¹ programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;
- 2) **Ühistranspordi² programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist.

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 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.

Tulemusvaldkonna programmipuu:



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

Programmi rakendamine peab tagama TLAK-i koordineeritud rakendamise ja valdkonna arenemise, arvestades riigi eelarvestrateegiaga, struktuurivahendite kasutamise rakenduskavaga aastateks 2021–2027, „Eesti 2035” seatud sihtidega ja muude riiklike tegevuskavadega. Samuti arvestatakse programmi rakendamisel TLAK-iga külgnevate ja osaliselt kattuvate valdkondade strateegiate ja arengukavadega.

„Eesti 2035” sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond”³, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus” kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁴ ja möödikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris” ning taristu ehitamisel ja rekonstrueerimisel kaudselt ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal” sihttasemete saavutamisse, aga ka „ligipääsetavuse näitaja” sihttasemesse ning arvestab asjakohaste taristuprojektide puhul kvaliteetse ruumi⁵ aluspõhimõtetega. Transpordi tulemusvaldkond panustab kaudsemalt ka teistesse „Eesti 2035” sihtidesse, sh sihti „Eesti majandus on tugev, uuendusmeelne ja vastutustundlik”.

Transpordi tulemusvaldkonna programmide planeerimistasandites tehakse 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi. Kuivõrd Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega⁶ korraldatakse senine Keskkonnaministeerium ümber Kliimaministeeriumiks, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Majandus- ja Infotehnoloogiaministeeriumiks ning Maaeluministeerium Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiks, kus Rahandusministeeriumi

³ <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond>

⁴ <https://www.valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus>

⁵ <https://www.kul.ee/media/60/download>

⁶ Leitav eelnõude esitamise süsteemist: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-4dc8e39be9bd>

regionaalvaldkonda puudutavad ülesanded lähevad Rahandusministeeriumilt üle Regionaal- ja põllumajandusministeeriumile ning Sotsiaalministeeriumi töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavad ülesanded Majandus- ja Infotehnoloogia- ja ligipääsetavuse koordineerimine Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, siis sellest tulenevalt muudetakse ka ministeeriumide valitsemisala ülesandeid ja valitsusasutuste alluvust. Ministeeriumide ümberkorraldamisel korraldatakse ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärgi ja juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist. Sellest tulenevalt on edaspidi transpordi tulemusvaldkonnas kaks tegevuspõhise riigieelarve programmi.

Samas on nii tulemusvaldkonna, programmi kui ka meetme mõõdikuid korrastatud TLAK-i ja „Eesti 2035“ mõõdikutega vastavaks.

3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava

Ühistranspordi programmi eesmärgiks on eelkõige ühistranspordi parem organiseerimine, s.h tagades teenuste ja sihtkohtade kättesaadavuse läbi liikumiste asendamise; targema maa-, õhuruumi ja veeteede kasutuse ning planeerimise; ühistransporditranspordisüsteemide omavaheliste ühilduvuste ja nutikate lahenduste kasutamise.

Tabel 1: Programmi mõõdikud

Mõõdik	Tegelik (2022)	Sihttase (2024)	Sihttase (2025)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)
Ühistranspordiga tööl käivate liiklejate osakaal, %	16.90%	18.00%	18.520%	19.20%	20.00%
Ühistranspordiga liiklejate osakaal linnapiirkondades, %	20.50%	22.00%	23.00%	25.00%	28.00%

Oluline on välja tuua, et ühistranspordi programm panustab olulisel määral ka TLAK mõõdikusse „transpordi CO₂e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga“.

Reisijateveo korraldamise ja selle arendamisega seotud eesmärkide elluviimise eest vastutab regionaalminister (TLAK tasandil on see eelkõige tegevussuund 2 ning mõõdikud „Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%“, mis kattuvad ka „Eesti 2035“ mõõdikutega) läbi ühistranspordi programmi rakendamise. Lisaks liiguvad Regionaalministeeriumi vastutusalasse ka eelnevalt kehtinud transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi meetme 2. programmi tegevuse 2.1 mõõdikute planeerimise ja täitmise kohustus.

Tabel 2. programmi eelarve

Eelarve kulude jaotus	2023 eelarve	2024 eelarve	eelarve		
			2025	2026	2027
Programmi tegevus Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine	54 314 490*	130 490 073	126 390 845	134 694 185	136 194 593

*Kajastab vaid 2023.a juulist üle tulnud vahendeid seoses valdkonna liikumisega Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga vastavalt Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusele.

4. Hetkeolukorra analüüs

Ühistranspordi valdkond panustab eeskätt arengustrateegia „Eesti 2035“ sihti „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ läbi tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kajastatud transpordivaldkonnaga seotud muutuste elluviimise.

Ühistranspordi valdkonna senised olulised arengud 2022.aastal:

- 2022. aastal sai Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programm Euroopa Investeeringuspangalt ja Euroopa Komisjonilt heakskiidu. 2022. a toimus kaks väljamakset, summades 9,06 mln eurot ja 22,997 mln eurot. Programmiga kinnitati muuhulgas elektrilise parvlaeva ja Elroni 10 täiendava elektrirongi hankimine.
- Alates 1. aprillist 2022. a võeti kasutusele uued Põhja-Eesti 30 päeva ühispileti tooted, mis võimaldavad kasutada erinevaid transpordiliike ühe piletitootega nii Tallinnas kui ka Harjumaal (sh rong, maakonnaliinid). See on oluline samm selles suunas, et inimestel ei oleks ühistranspordi kasutamisel piire, vaid nad saaksid seda teha erinevate transpordiliikide üleselt.
- Nõudepõhise sotsiaaltranspordi teenuse kasutamise planeerimissüsteemid on välja arendatud. Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta kasutusele laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- Sõlmiti leping kümne uue kahesüsteemse elektrirongi soetamiseks ning teostati esimene makse rongide eest summas 13 607 017 eurot.
- 2022. aastal tuli liiniveo mahule juurde 8% (s.o 3 832 tuhat km⁷) maakonnaliinidel gaasibussidega teenindatavat mahtu.
- Jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva⁸ ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud ning Laev valmib 2026. aastaks.

2023. aasta märtsis valmis Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi (praegu Kiimaministeeriumi vastutusallas) tellimusel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs“, mille teostas LocoSmart OÜ. **Taktsõiduplaan** on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduvale mustriale väljumisaegades (enamasti iga tunni või paari tagant). Võimalused rongiliikluse tihendamiseks kasvavad lähiajal oluliselt: liinile tuleb 16 uut elektrirongi, Tartu ja Narva suuna elektrifitseerimine, kiiruste tõstmine kuni 160 km/h Tartu ja Narva suunal ning Rapla–Lelle vahel, Lääne-Harju raudteeprojekti valmimine, liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine, uus depoo Ülemistele. 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 muudatusi⁹.

⁷ Ligi 80% maakondlikku bussiliiklust teenindavatest bussidest on nooremad kui kümme aastat ja nendest omakorda 17% on keskkonnasõbralikud gaasibussid. Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/bussiliinid>

⁸ Seos mõõdikuga: „Eestisese merenduse CO2e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega“.

⁹ Vältimatud parendused **taktgraafikute 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.

Rongiliikluse atraktiivsust ja kättesaadavust tuleb tõsta seal, kus potentsiaal suurim. Olulised on nii rongi- kui ka bussiliikluse omavaheline sidumine, aga ka üleriigilise ühtse piletisüsteemi loomine.

Jätakuvalt on fookus ka regionaalsete (Tartu, Kuressaare, Kärdla ja Pärnu) lennujaamade efektiivsusel, aga ka piirkondade sotsiaal-ruumilise eraldatuse vähendamisel igapäevaste lennuühenduste tagamiseks saartel. 28. märtsil 2022. a taasavati peale COVID-19 pandeemiat lennuliiklus Tartu ja Helsingi vahel, mis vedaja otsuse tõttu sügisel siiski peatus. Tartu linn otsib omavahendeid lennuliini taaskäivitamiseks. Hooajaliselt alustas 5. mail 2022 tööd Pärnu–Helsingi liin ning 25. juunil 2022 Pärnu–Stockholmi lennuliini. Talvehooajal on Pärnu lennujaamast lennuühendus Ruhnuga.

Ühistransport ja siseriiklik regionaalne reisijatevedu

Seoses Covid kriisiga vähenes ühistranspordi kasutus, kuid samal ajal tõusis kodust töötamise osakaal.

Ühistranspordi osakaalu langust on 2020–2022 aastatel mõjutanud eelkõige COVID-19 pandeemia ja sellest tingitud liikuvusmuutuste muutumine. Säästvate liikumisviiside (jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga sõitjad) osakaal on viimase aasta jooksul küll veidi kasvanud (34%-lt 2021. a kuni 34,4%-ni 2022. a), kuid ühistranspordiga igapäevaselt liikujate osakaal ja sõitjate koguarv pole taastunud pandeemia eelsele tasemele. Autoga tööle liikumiste osakaal kasvas 2022. a 58,1%-ni tööle liikumistest, mis näitab, et autostumise trend jätkub ning ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisse pole piisavalt panustatud. Praeguse trendiga 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei täideta.

Lisaks mõjutab ühistranspordi osakaalu vähenemist töö- ja koolikohtade kehva teenindatus heal tasemel ühistranspordiga, ühistranspordi arendamise alarahastatus nii linnades kui maakonnaliinidel, ühistranspordikorralduse jätkuv killustatus, autokasutust soodustavad taristu ja kinnisvaraarendused ning ostujõu kasv keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas, kelle töökohad on siirdunud ühistranspordiga kättesaadavatest kohtadest kehva juurdepääsuga asukohtadesse.¹⁰

Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seega jätkuvalt seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusate ühistransporditeenuste pakkumisega. Sellega seoses on ühistranspordikeskuste väljakutsed seotud eelkõige reisijate tegelikele nõudlustele vastava ühistransporditeenuse pakkumise tagamisega ja inimeste sundkulutuste vähendamisega transpordile ning nõudluspõhise transpordi arendamisega piirkondades, kus see on mõistlik. Tiheasustuses on suurim väljakutse sõiduautode kasutamise kasvu ohjeldamine läbi ruumilise

Parendused rongiliikluse atraktiivsuse ja kättesaadavuse tõstmiseks oleksid: Kristiine terminali ja Avala peatuskoha rajamine, Kopli linnaraudtee rajamine ning linnarongi käivitamine, Edelasuunal raudtee õgvendamine, et tõsta sõidukiirus kuni 160 km/h, Haapsalu raudtee valmimisel kontaktvõrgu uuendamine, raudteetrassi õgvendamine ja kiiruste tõstmine Keila–Riisipere vahel, Tartu–Valga raudtee elektrifitseerimine.

Tapa–Narva raudteeliini parendused oleksid: kaheteelise raudteeliini taastamine Oru–Vaivara vahel, Jõhvi peatuse nihutamine bussijaama juurde, „Energia“ peatuskoha rajamine Narva lääneossa, Kagusuuna raudteedel kiiruste tõstmine ning perroonide asukohtade korrektuurid, 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.

¹⁰ <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika> (2021.a detailsema statistikaga uuendamisel)

planeerimise, ajaliselt konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse ja ühtse liinivõrgu ning piletitoodete arendamise linna, maakonna ja rongiliinidega.

Pikemas perspektiivis peaks senise maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamist rakendades kaaluma **kahetasandilist regionaalset ühistranspordi** korraldusmudelit:

- Maakondliku/toimepiirkonna liinivõrgu selgrooks on lihtne ja selge regionaalsete põhiliinide võrk koostoimes rongi- ja kaugbussiliinidega. Kiirete liinide põhine võrk tagab tiheda, mugava ja kindla ühenduse maakonna tõmbekeskus(t)e, raudteejaamade ja väiksemate keskuste vahel.
- Põhiliine täiendavad kohalikud toitvad liinid (nõudepõhine transport). Nõudepõhine transport teenindab väiksemate keskuste tagamaad ja nõudepõhise transpordiga saab sõita väiksesse keskusesse, kus on võimalik kiire ümberistumine põhiliinile.

Selleks, et tagada õiglasemat ühistranspordi rahastamist oleks perspektiivikas kaaluda varianti, kus kohalikud omavalitsused rahastaksid ühistranspordi korraldamist võrdselt *per capita*.

Ühistranspordikorraldus

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 ühistransporti kasutades. Üheks põhjuseks on ka see, et tihtipeale ei ole busside ja rongide väljumisajad omavahel sünkroonitud. COVID-19 pandeemia tulemusel on vähenenud kaugliinide väljumiste arv ning reisirongi teenindusalast välja jäävate linnade ühistranspordiühendused on võrreldes pandeemia eelse ajaga muutunud kehvemaks. Puudub süsteemne lähenemine rongiteenuse ning maakondliku- ja muu regionaalsete bussiteenuse integreerimiseks. Samuti puudub selge ja ühtne kommunikatsioon rongidega sünkroonitud bussiliinide kohta nii bussiteenuse kui ka Elroni poolel. Siiski on mitmed ühistranspordikeskused (edaspidi ÜTK), kus juba praegu sünkroniseeritakse bussiliine rongiaegadega (nt Põlva, Rapla, Rakvere), kuid puudub ühtne kommunikatsioon, kus kõik rongide väljumised ei ole alati bussidega teenindatud ning ÜTKdel on raske tihti muutuvate rongiaegadega 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 bussiihendused 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.

Esmased vajalikud tegevused selleks on:

- 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 sünkronimise rongidega praeguse liinimahu raames.
- Tekitada 2024. aastal eraldi eelarve rongide ja busside sünkroniseerimiseks ja kommunikatsiooniks eesmärgiga, et igas maakonnas tekib vähemalt paar jaama, kus olulised liinid on sünkroniseeritud.
- Ajakohastada maakonnaliinide sõiduplaani koostamise juhendit nii, et see toetaks busside ja rongide integreerimist ning rongidega seotavad bussiliinid oleksid eraldi teavitatud ja seeläbi üle Eesti kasutajatele lihtsamini leitavad.
- Piirkondades, mis ei ole rongidega ühendatud, kasutada sama põhimõtet kaugbussiliinide/saartel lennukite ning kohalike ja maakonnabussidega ühendamiseks (nt Võru, Kuressaare, Haapsalu).
- Raudteetaristu remondi- ja hooldusrežiimi muutmine regulaarseks ja taristulõigupõhiseks praeguse töötüübi põhise režiimi asemel. Eesmärk oleks, 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").

Pikas perspektiivis tuleb ühistranspordi korraldust väga põhjalikult analüüsida ja teha muudatusi ülalnimetatud ettepanekutest lähtuvalt. Kiire ja laialdane üleminek üle-eestilisele nõudepõhisele ühistranspordile ei ole 2024. aastast siiski veel võimalik, sest pilootprojekt pole selleks ajaks veel lõppenud.

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

Tabel 4: Rongireisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE VEDU RAUDTEEL ¹¹								
Sõitjad (tuhat)	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
Kokku (tuhat in.)	5 982	6 079	7 100	8 000	8 500	10 000	11 000	12 000

¹¹ Allikas: Statistikaameti tabel [TS1421](#)

Riigi toetus liiniveo korraldamis eks (eurodes)	29 736 772**	33 451 531	29 599 040	36 689 668	34 613 995	39 190 799	39 425 558	48 100 000
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	4,97€	5,50€	4,17€	4,59€	4,07€	3,92€	3,58€	4,08€

* prognoos

** summa sees ei sisaldu Tallinna-Moskva-Tallinna liinile maksud toetust 2020.a summas 226 419 eurot

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

SÕITJATE ARV ¹²								
Parvlaevad	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltemaa	1 975 868	2 204 139	2 298 753	2 344 728	2 391 623	2 439 455	2 463 850	2 488 488
Sõru-Triigi	40 477	46 253	43 938	44 817	45 713	46 627	47 094	47 565
Ruhnu	7 504	7 803	8 635	8 808	8 984	9 164	9 255	9 348
Vormsi	64 712	73 508	71 738	73 173	74 636	76 129	76 890	77 659
Kihnu	69 944	81 875	81 753	83 388	85 056	86 757	87 625	88 501
Piirissaare	9 177	9 401	9 772	9 967	10 167	10 370	10 474	10 579
KOKKU	2 167 682	2 422 979	2 514 589	2 564 881	2 616 178	2 668 502	2 695 187	2 722 139
Muutus,%	-17%	12%	5%	2%	2%	2%	1%	1%
Riigi toetus (eurodes)	22 885 730	22 233 898	24 891 311	28 749 292	29 324 278	29 910 764	30 508 979	31 119 159
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	10,56 €	9,18 €	9,90 €	11,21 €	11,21 €	11,21€	11,32€	11,43 €

* prognoos

Tabel 6: Lennureisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV ¹³								
Lennuk	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
Kärdla	8611	10 552	11 849	12 204	12 571	12 948	13 336	13 736
Kuressaare	15 490	27 773	36 784	37 888	39 024	40 195	41 401	42 643
Ruhnu	762	1 544	1 528	1 574	1 621	1 670	1 720	1 771
KOKKU	24 863	39 869	50 161	73 173	53 216	54 812	56 457	58 150

¹² Allikas: Transpordiamet

¹³ Allikas: Transpordiamet

Muutus,%	-23%	60%	26%	3%	3%	3%	3%	3%
Riigi toetus (eurodes)	2 938 707	5 031 023	5 559 522	7 073 313	7 214 779	7 359 074	7 506 256	7 656 381
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	118,20 €	125,07 €	110,83 €	136,91 €	135,58 €	132,26 €	132,96 €	131,67 €

* Prognosis

Tabel 7: Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL ¹⁴								
	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
Sõitjaid kokku	17 893 810	18 015 703	22 203 440	22 425 474	23 546 748	24 017 683	24 498 037	24 987 998
Muutus,%	-20%	0,7%	23%	1%	5%	2%	2%	2%
Riigi toetus (eurodes)	47 393 876	49 756 301	62 643 568	73 027 600	73 993 880	76 020 124	78 399 376	80 851 187
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta	2,65 €	2,76 €	2,82 €	3,26 €	3,14 €	3,17 €	3,20 €	3,24 €

* Prognosis

5. Olulised tegevused

Ühistranspordi programmi olulised tegevused programmiperioodil 2024–2027:

- Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus aastatel 2024–2027 kogusummas ligikaudu 712,2 miljonit eurot, 2024. aastal on vajaminev toetus ca 155 miljonit eurot.
- Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist.
- Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergia sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalselt.
- Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega.
- Kaasaegse ühistranspordiregistri välja arendamine

6. Meetmed, programmi tegevused ja teenused

6.1 Meede – Ühistransport

Ühistranspordi meetme eesmärk ja mõõdikud ühtivad käesoleva programmi mõõdikute ja eesmärgiga.

Ühistranspordipoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on võtmetähtsusega reisijale kogu reisiteekonna mugavamaks ja kiiremaks muutmine. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavuse ja ligipääsetavuse

¹⁴ Allikas: Transpordiamet

(sh teekonda peatusesse jalgsi, jalgrattaga ja autoga), ühistranspordiliinide toimivuse, ümberistumisaegade mõistlikkuse (graafikute ühildamine) jm kavandamist, pakkudes seeläbi sõiduautole võimalikult head alternatiivi.

Selleks, et ühistransporditeenus oleks kõigile ühiskonnagruppidele kättesaadav, on oluline järgida kaasava disaini põhimõtteid nii transporditaristu kujundamisel (sh veerem, peatused, jaamahooned, teekonnad peatuseni) kui seda, et liikumisinfo (sh piletimüük) oleks kõigile kättesaadav ja hõlpsasti mõistetav (sh veeremis, peatustes, veebis). Muuhulgas tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, arendades nt nõudetransporti. Eraldi tuleb vaadelda ka seda, kuidas oleks võimalik tagada igapäevaselt sotsiaaltransporditeenuse kättesaadavus kõigis Eesti piirkondades läbi ühistransporditeenuse korraldamise.

6.1.1. Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine

Programmitegevuse eesmärk on tagada inimeste kulutõhus ja nutikas ühistranspordi korraldamine tuues ühistranspordi kasutamise inimestele lähemale ja muutes selle kasutamise mugavamaks ning kiiremaks läbi selle ühtse ja targema korralduse ja planeerimise, digitaliseerimise ning nutikama sõiduõiguse ja piletimüügi korralduse. Linnapiirkondades on eesmärk tagada ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömudelite abil tagamaks parem koordineerimine erinevate transpordiliikide vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelrände osakaalu.

Tabel 8: Programmi tegevuse mõõdikud

Mõõdik	Trend	Tegelik tase (2022)*	Sihttase (2024)	Sihttase (2025)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)
Rongireisijate arv tellitud rong/km kohta	↗	1,23	1,43	1,43	1,44	1,44
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/lkm kohta	↗	0,46	0,54	0,55	0,56	0,57
Siselendude täitumus tellitud reisi istekoha kohta (reisijad reisi istekoha kohta)	↗	73	29	29	30	31
Parvlaeva täitumus tellitud reisi kohta (reisijad reisi kohta)	↗	82,7	97,40	98,69	99	99,9

* viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus. Konkreetne aasta märgitakse sulgudes juurde, kui erineb märgitud 2022. aastast

Programmi tegevuse raames toimub liinivõrkude kujundamine lähtuvalt inimeste liikumisvajadustest (sh võetakse arvesse erinevate ühiskonnagruppide vajadusi, näiteks töö ja hariduse kättesaadavus, tulenevalt näiteks vanusest või muudest tunnustest). Arendatakse taktipõhist ja maakonnaliinidega koordineeritud reisirongiliiklust, ühistranspordisõlmi ja ühistranspordi kättesaadavust jalgsi, jalgratta, auto jt liikumisviisidega. Lisaks arendatakse piletimüügisüsteemi ning erinevate liikuvusteenuste lõimimist ja sõlmitakse lepinguid vedajatega regionaalse ühistransporditeenuse osutamiseks vastavalt teenustaseme normidele.

Ühistranspordi teenuse arendamise osana tõstetakse inimeste teadlikkust ja kujundatakse ühistranspordi mainet. Tegevus hõlmab muu hulgas ka piirkondlike ja suuremate asutuste liikuvuskavade koostamist, ühtse ühistranspordi korralduseks Tallinna, Harjumaa ja Põhja-Raplamaa ühistranspordisüsteemi ühildamist ning erinevate liikuvusega seotud pilootprojektide elluviimist.

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 välja töötamine, 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. Riigi parvlaevade kasutusse andmise ja selle tingimustele vastavuse kontrolli korraldamine ning vara eesmärgipärase, sihtotstarbelise, säästliku ja heaperemeheliku kasutamise järgimine. Ühistranspordi korraldamise teenuse eesmärgi täitmist jälgitakse järgmiste mõõdikutega:

Mõõdik	Trend	Tegelik tase (2022)*	Sihttase (2024)	Sihttase (2025)	Sihttase (2026)	Sihttase (2027)
Ühistranspordi kasutajate rahulolu riigi poolt doteeritava ühistranspordiga	↗	puudub	3,1	3,1	3,2	3,3
Sõitude arv (miljonit) riigi poolt doteeritava ühistranspordiga (rong, lennuk, laev, maakonnabuss)	↗	32	33	33	34	35

*välja tuua viimane teadaolev tegelik mõõdiku väärtus koos vastava aastaga

7. Programmi juhtimiskorraldus

Programm „Ühistransport 2024–2027“ (edaspidi *programm*) panustab riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“. Programmdokument ühest programmi tegevusest, mille alla on koondatud tegevuste elluviimiseks vajalikud teenused.

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

Programmi koostamist koordineerib strateegia- ja finantsosakond ning programmi kooskõlastab ministeeriumi juhtkond. Järelevalvet programmi täitmise osas teostab vastava valdkonna asekanstler. Programmi kinnitab regionaalminister käskkirjaga pärast riigieelarve vastuvõtmist ja programm avalikustatakse Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kodulehel 15 tööpäeva jooksul riigieelarve Riigikogus vastuvõtmisest arvates. Programmi muudetakse vastavalt vajadusele või sama aasta riigieelarve seaduse muutmisega. Programmi eelarvet seiratakse minimaalselt kord kvartalis ning tegevusi kord poolaastas. Programmi eelnõu esitatakse teadmiseks või arvamuse avaldamiseks ning järgmise perioodi programmi sisendi kogumiseks teistele programmi eesmärkidesse panustavatele osapooltele, sh valdkonna arengukava juhtkomisjonile.