Regionaalministri xx.xx.xxxx käskkiri nr x Lisa 1

EELNÕU

1.10.2024

ÜHISTRANSPORDI programm 2025–2028

Sisukord

1. Programmi üldinfo 3
2. Sissejuhatus 3
3. Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava 4
4. Hetkeolukorra analüüs 5
Ühistranspordi valdkonna senised olulised arengud 2023.aastal: 5
Vajab tähelepanu: 6
Liikuvusreform 9
5. Olulised tegevused 10
6. Meetmed, programmi tegevused ja teenused 11
6.1.1. Programmi tegevus – Ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine 11
7. Programmi juhtimiskorraldus 13
LISA 1. Programmi teenuste kirjeldus 13
LISA 2. Teenuste rahastamiskava 14

PROGRAMM

Programmi koostaja ja vastutaja	*Biomajanduse asekantsler, põllumajanduspoliitika osakond, põllumajanduskeskkonnapoliitika osakond ja kalanduspoliitika osakond*
Programmi eelnõu valmimise aeg	*01.06.2024*
Vormi sisu kasutamise selgitus	*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.*

1. Programmi üldinfo

Tulemusvaldkond	Elukeskkond, liikuvus, merendus
Tulemusvaldkonna eesmärk	…
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)	Transpordiamet

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 kaks programmi:

1) **Transpordi ja liikuvuse**[1] **programm** (kliimaministri vastutusala), mis hõlmab kõikide liikumisviiside planeerimise ja tegevuste elluviimist ja konkurentsivõime tõstmist;

2) **Mere ja vee programm** (kliimaministri vastutusala).

3) **Ühistranspordi**[2] **programm** (regionaalministri vastutusala), mis hõlmab ühistransporditeenuse arendamist ja soodustamist. Ühistranspordi programm viib ellu TLAKi teist tegevussuunda: „Liikuvus kui teenus. Üleriigline ühendatud transport".

Nimetatud programmide planeerimistasandites tehti 2023. ja 2024. aasta võrdluses olulisi muudatusi vastavalt Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusele[3], millega kujundati ümber ministrite ja ministeeriumide tööjaotus, et viia ellu valitsusliidu poliitilisi eesmärke ja **juhtida tulemuslikult rohereformiga kaasnevate eesmärkide saavutamist**.

Mõlemad programmid kuulusid kuni 2024. aasta lõpuni transpordi tulemusvaldkonda, kuid alates 2025. aastast tõsteti mõlemad programmid tulemusvaldkonda „Elukeskkond, liikuvus ja merendus", mis ühendab endas tervikliku ruumiplaneerimise, liikuvuse ja piirkondliku arengu teemad. Seega panustab ühistranspordi programm ka uue tulemusvaldkonna eesmärki: „……"

Programmi rakendamisel arvestakse 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 tegevustesse[5] ja mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris" ning ka „ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaal" sihttasemete saavutamisse. 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 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.

---

[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 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://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/1c5b5551-dfde-411a-a678-4dc8e39be9bd

[4] https://valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/aluspohimotted-ja-sihid#Elukeskkond

[5] https://www.valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/vajalikud-muutused/ruum-ja-liikuvus

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 ka 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 CO_2e heitkoguste vähenemine 700 kt võrra võrreldes 2018. aastaga".

Tabel 2. programmi eelarve

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

4. Hetkeolukorra analüüs

Ühistranspordi valdkonna senised olulised arengud 2023.aastal:

- 1. juulil 2023. aastal toodi Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse üle Transpordiametist ühistranspordi korraldamine ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist rongliiikluse reisijateveo korraldamine.
- Ettevalmistused tööealistele piletihinna tagasi toomiseks maakondlikel bussiliinidel.

- Nõudepõhise transpordi kontseptsioon ja Saaremaa pilootprojekti said valitsusest heakskiidu. Eesmärk on projekti lõppedes see kasutusele võtta laialdasema nõudepõhise ühistranspordi pakkumiseks erinevates ühistranspordikeskustes.
- 2023. aastal kuulutati välja Suursaarte parvlaevaliinide sõitjateveo hange ning jätkub uue keskkonnasõbraliku parvlaeva[6] ehitus suursaarte liinide teenindamiseks (hinnanguline maksumus 39 mln eurot). Parvlaeva kontseptsioon on valminud ning Laev valmib 2026. aastaks.
- Kuresaare-Tallinn ja Kärdla-Tallinn lennuühenduse hanke läbiviimine.
- 2023. aasta märtsis valmis Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi (praegu Kiimaministeeriumi vastutusalas) tellimusel „Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs", mille teostas LocoSmart OÜ. Taktsõiduplaan on liiklusgraafiku koostamise printsiip, mille kohaselt allub ühistransport päeva jooksul korduvale mustrile 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 muudatusi[7]. Ette on valmistatud liikuvusreformi kontseptsioon, miskeskendub ühistranspordi arendamisele ja mille 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.

Vajab tähelepanu:

- Seoses COVID-19 kriisiga vähenes oluliselt ühistranspordi kasutajate arv. Kuigi reisijate arv on viimastel aastatel suurenenud ja peaaegu taastunud COVIDi eelse ajale, on jätkuvalt

[6] Seos mõõdikuga: „Eestisisese merenduse CO2e vähendamine saarte vaheliste parvlaevaühenduste nullheitele viimisega".

[7] 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 kaheteeline lõik, Taevaskoja ooteplatvormi pikendamine.
Parendused **rongiliikluse atraktiivsuse ja kättesaadavuse tõstmiseks** oleksid: Kristiine terminali ja Avala peatuskoha rajamine, Kopli linnaraudtee rajamine ning linnarongi käivitamine, Edelasuunal raudtee õgvendamine, et tõsta sõidukiirused 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 raudteelõigu 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.

probleemiks linnapiirkondade autostumine ja kulutõhusa ühistransporditeenuse pakkumine hajaasutuses.

- 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.
- Pikemas perspektiivis tuleb senise maakondliku liinivõrgu ümberkorraldamisel välja töötada uus liinivõrk regulaarsete intervallidega sõiduplaanidele (ehk taktipõhisusele) tuginedes, 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 kaaluda varianti, kus kohalikud omavalitsused rahastaksid ühistranspordi korraldamist võrdselt *per capita*.

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[8]							
Sõitjad (tuhat)	2022	2023	*2024**	*2025**	*2026**	*2027**	*2028**
Kokku (tuhat in.)	7100	7807	*8400*	*9400*	*10700*	*11700*	*12500*
Riigi toetus liiniveo korraldami	29 599 040	32 461 128	*34 613 995*	*40 900 000*	*43 800 000*	*47 300 000*	*46 900 000*

[8] Allikas: Statistikaameti tabel TS1421

seks (eurodes)							
Indikatiivne riigi toetus reisija kohta (eurodes)	4,17	4,16	*4,12*	*4,35*	*4,09*	*4,04*	*3,75*

** prognoos*

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

SÕITJATE ARV[9]							
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%*
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[10]							
Lennuk	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*

[9] Allikas: Transpordiamet
[10] Allikas: Transpordiamet

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%*
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 €*

** Prognoos*

Tabel 7: Bussireisijate arv maakonnaliinidel ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV MAAKONNABUSSILIINIDEL[11]							
	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%
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 €

** Prognoos*

Liikuvusreform

Elanikkonna liikuvusharjumuste muutumine, alternatiivide (ennekõike auto) suurem kättesaadavus ja 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 **liikuvusreform**.

Liikuvusreformi 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 reisijate ümberistumist ning võimaldab koos taktipõhise liinivõrguga vähendada liinide dubleerimist.

[11] Allikas: Transpordiamet

- Toetavad investeeringud säästlikesse sõidukitesse ja taristusse bussipeatuste, kergliiklusteede ning raudtee näol, tõstmaks ühistranspordi 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. COVID-19 pandeemia tulemusel on vähenenud kaugliinide väljumiste arv ning reisirongi teenindusalast välja jäävate linnade ühistranspordiühendused on võrreldes pandeemia eelse ajaga muutund kehvemaks. Puudub süsteemne lähenemine rongiteenuse ning maakondliku- ja muu regionaalse 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 bussiühendused 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 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.

5. Olulised tegevused

Ühistranspordi programmi olulised tegevused programmiperioodil 2025—2028:

- Jätkub ühistranspordi liinivedude (lennu-, laeva-, maakonnabussi-, rongitransport) toetus aastatel 2025–2025 kogusummas ligikaudu 722,8 miljonit eurot, 2025. aastal on vajaminev toetus ca 168 miljonit eurot.

- Kaasaegse ühistranspordiregistri välja arendamine
- Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamine (VVTP)
- Liikuvusreformi tegevuste läbiviimine (VVTP):
  - Jätkatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi ja piletisüsteemi väljatöötamist.
  - Jätkatakse ühistranspordi korraldusmudelite tõhustamisega.
  - Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega.
  - Ühistranspordireformi pilootliinivõrkude käivitamine (VVTP)
- Parvlaeva- ja lennuühenduste parandamisvõimaluste analüüsi läbiviimine (VVTP)

6. Meetmed, programmi tegevused ja teenused

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

Süsteemse lähenemise puudumine rongiteenuse ning maakondliku- ja muu regionaalse bussiteenuse integreerimiseks. Puudub ka selge ja ühtne kommunikatsioon rongidega sünkroonitud bussiliinide kohta nii bussiteenuse 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 liikuvusreformi eelarve raames rahastus rongide ja busside sünkroniseerimiseks ja selle kommunikatsiooniks, eesmärgiga alustada seostatud ühistranspordivõrgu juurutamisega.

2025. aastal käivitatakse liikuvureformi 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 üksikpiletite kasutamisest ja autosõidust oluliselt soodsam.

Taktipõhise rongisõiduplaani juurutamine (LocoSmart OÜ, “Rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani

analüüs”).

Lähtuvalt ühistranspordikorralduse alternatiivsete haldusmudelite uuringust (AS Civitta) haldusmudeli uuendamine.

Oodatav(ad) tulemus(ed):

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.

7. Programmi juhtimiskorraldus

Ühistranspordi programmi juhib maa- ja ruumiloome asekantsler. 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 välja töötamine, 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, 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