

ÜHISTRANSPORDI programm 2027–2030

Sisukord

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

1. Sissejuhatus

Ühistranspordi programm on koostatud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035” (edaspidi TLAK) elluviimiseks. TLAK 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”.

Ühistranspordi programmi juhib regionaalarengu asekancler. Programmijuhi ülesanne on programmi koostamise ja uuendamise eestvedamine, elluviimise ja seire koordineerimine.

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
Programmi eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav, paindlik ja konkurentsivõimeline ühistranspordisüsteem.
Elluviimise periood	2027-2030
Peavastutaja	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

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.



Ühistranspordi programmis kasutatakse järgmisi välisvahendeid:

Programmi rakendamiseks kasutatakse CO2 meetmeid „Kestliku ühistranspordi arendamine, sh KOV energiatõhusa vähese heitega ühistranspordi arendamine” ja „Säästva liikuvuse pilootprojektide toetamine”.

Seosed arengustrateegiaga „Eesti 2035”

Programm on seotud strateegia „Eesti 2035” sihiga „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond”³, panustades eeskätt tegevuskava teemakimbust „Ruum ja liikuvus” kirjeldatud transpordiga seotud tegevustesse⁴ 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”.

Programmi eesmärk, mõõdikud ja rahastamiskava

Programmi eesmärk: Ühistransport on inimeste jaoks toimiv ja eelistatud liikumisviis.

Tabel 1: Programmi mõõdikud

Mõõdik	Tegelik (2025)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)	Sihttase (2028)	Sihttase (2030)
Reisijate arv ühistranspordis	186 358 036	195 860 554	200 449 458	205 111 857	209 749 218
Piletitulu osakaal riigi eelarvest toetatud ühistranspordi maksumusest, %	23,06	23,24%	23,34%	23,43%	23,52%

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

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

Regionaalliinidega kaetud maaelanike osakaal, %	N/A	Metoodika välja töötamisel	-	-	-
---	-----	----------------------------	---	---	---

Reisijate arv ühistranspordis – 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.

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.

Regionaalliinidega kaetud maaelanike osakaal, % - Mõõdiku täpne metoodika on alles välja töötamisel. Mõõdik peaks mõõtma nende maaelanike osakaalu, kes elavad regionaalliinide mõjualas (nt 1 km raadiuses) ja seeläbi on tagatud ühendus lähimate suuremate linnadega iga päev, hommikust õhtuni ja kindla intervalliga (1-4 h), mis võimaldab neil osaleda erinevates tegevustes, samuti käia tööl nii tavapärasel ajal kui ka graafiku alusel. Osakaalu suurenemisele aitab kaasa nii regionaalliinide kättesaadavuse parandamine kui ka asustuse tihendamine, ehk mida rohkem inimesi elab regionaalliinide poolt teenindavates asulates ehk keskustes, seda suurem on osakaal.

Kõigi kolme mõõdiku puhul soovitakse näha kasvutrendi.

Tabel 2. Programmi eelarve (tuh, eurodes)

	Eelarve	Eelarve prognoos			
	2026*	2027	2028	2029	2030
Programmi kulud kokku	-177 585	-120 079	-119 603	-124 457	-118 566
Ühistransport	-177 585	-120 079	-119 603	-124 457	-118 566

*Riigikogu poolt kinnitatud eelarve

Hetkeolukorra analüüs

Suurimad väljakutsed ühistranspordis on seotud nii linnapiirkondade autostumisega kui ka hajaasustuses kulutõhusa ühistransporditeenuse pakkumisega.

2025. aastal jätkas ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga töölesõitude osakaal väikest kasu (35,1% à 35,7%), aga esimene kord üle aastate vähenes ka auto kasutamine (59,1% à 58,0%) Vaatamata sellele on autoga tööle liikumiste osakaal kõige suurem, mis näitab, et autostumistrend pole kuhugi kadunud ja ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arendamisse ning inimeste harjumuste muutmisesse peab endiselt rohkem panustama. Arvestades praegust taset ja aeglast kasvu soovitud suunas, siis 2035. aastaks seatud sihttasemeid ei ole võimalik täita.

2025. aastal langes reisijate arv ühistranspordis veelgi, trend on olnud kahanev alates 2023. aastast. Peamiste põhjustena võib välja tuua suured taristutööd raudteel, piletihinna tõstmine lennuliinidel ja maakonnaliinidel piletihinna tagasitoomine tööelastele.

Ühistranspordi riikliku rahastamise peamine väljakutse on kasvavate kulude kontrolli all hoidmine, et maksumaksja ja riigieelarve koormus ei suureneks, säilitades samal ajal liinivõrgu ning tagades bussiteenuse järjepidevuse. Ühistranspordi teenuse maksumus kaetakse riigieelarvest, KOVide eelarvest ja piletitulust. Mõõdik piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest näitab piletitulu osakaalu kogu maksumusest. Ühistranspordi teenuse hulka on arvatud maakonna bussiliinid, lennuliinid, laevaliinid ja rongiliinid. Mõõdiku puhul soovitakse näha kasvutrendi. Mida rohkem inimesi kasutab liikumiseks ühistransporti, seda suurem on ka piletitulu osakaal ühistranspordi maksumusest. Samas ei saa piletitulu osakaal kasvada ainult reisijate arvu tõusuga, kuna ühistranspordi maksumus tõuseb iga aasta. Et piletitulu osakaal tõuseks peavad ajapikku tõusma ka pilethinnad.

Rongireisijate arv rongkilomeetri kohta 2025. aastal vähenes. Kõige suuremaks põhjusteks olid taristutööd Tallinn-Tartu suunal, mis toimusid terve aasta.

Maakondlike bussiliinide sõitjate arv liinikilomeetri kohta 2025. aastal vähenes, peamise põhjusena võib välja tuua selle, et veomaht tõusis, aga reisijate arv vähenes. Reisijate arvu vähenemise peamiseks põhjuseks on piletihinna tagasitoomine tööelastele 2024. aastal. Kuna see muudatus ei toimunud päris aasta alguses, siis avaldas see mõju ka 2025. aasta reisijate arvule.

Siselendude reisijate arv reisi kohta 2025. aastal vähenes, selle selgituseks on kaks peamist põhjendust. Esimene on pilethindade tõstmine 2024. ja 2025. aastal, mille tingis asjaolu, et pilethinnad olid eelnevalt püsinud muutumatuna 2016. aastast alates. Pilethindade tõus toob alati endaga kaasa mõningase reisijate arvu vähenemise. Teine reisijate arvu vähenemise põhjendus seisneb selles, et reisijate arv on alates 2021. aastast rohkem kui kahekordistunud ja mõningane reisijate arvu vähenemine viimastel aastatel on marginaalne võrreldes eelnevate aastate tõusuga ja seda võib pidada pigem normaliseerumiseks ning turu stabiliseerumiseks pärast kiiret kasvu, mitte püsivaks langustrendiks.

Parvlaeva reisijate arv reisi kohta on 2025. aastal tõusnud. Kuigi veomaht natukene vähenes, siis reisijaid tuli juurde. Reisijate arvu tõusu töid liinid Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa, mis on viimastel aastatel reisijate arvu iga-aastaselt kasvatanud. Kindlasti on selles oma roll soojadel suvistel ilmade, aga ka kvaliteetses teenuses.

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 keskmeks 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.

2025. a olulisemad tegevused eesmärkide saavutamiseks

Ühistranspordi teenuse tagamine ja pikaajalise rahastusmudeli väljatöötamine.

Kehtestasime ühistranspordi rahastusmudeli, mis katab rongi- ja bussiliikluse pikaajalised kulud, taristutasude kasvu ning uute elektrirongide kasutuselevõtu. 54,47 miljonit eurot lisaraha võimaldas lõpetada ühekordsete lisataotlustega kaasnenud ebakindluse ja luua eeldused prognoositavaks planeerimiseks.

2025. aastal viidi 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.

Ühistranspordireformi läbiviimine (VVTP).

Ühistranspordireformi, mis koondab süsteemi ühtse ühispileti alla, korrastab dubleerivad liinid, tugevdab piirkondlike keskuste rolli ning viib ühistranspordi digitaalse juhtimise ühtsele alusele. Säilitasime Balti jaama strateegilise sõlmpunktina, mille ümber ühistranspordi loogika toimib.

Rakendasime taktipõhise sõiduplaani lääne suunal ning sidusime sellega bussivõrgud Sael, Sakus, Jüris ja Lasnamäel, tagades järjepidevad ja täpsed ümberistumised. Tallinna-Kloogaranna liinil võeti kasutusele uued Škoda elektrirongid. 2026. aasta algusest hakkavad uued rongid sõitma Tapa ja Tallinna vahel. Kokku on tellitud 16 uut rongi, mis võimaldavad tulevikus tihendada sõiduplaane ja lühendada reisiaegu. Uued rongid saab kasutusele võtta eeldatavalt 2026. aasta lõpuks pärast taristutööde lõppu.

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.

Seitsmes maakonnas korraldati liinivõrgu ümberkorraldamise analüüsiks koosloome kohtumised, mille eesmärgiks oli koguda sisendit tegelike vajaduste kohta.

Kaasaegse ühistranspordi registri väljaarendamine, mis võimaldab paremini planeerida toimivat ühistransporti ja hallata ühistranspordi andmeid

2025. aastal võeti kasutusele uus sõiduplaanide haldamise tarkvara, mis võimaldab koondada ühtsesse kohta bussiliinide ning riigisiseste rongi-, laeva- ja lennuliinide sõiduplaanid.

Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamine

2025 aastal töötati välja ja esitati avalikule konsultatsioonile ühistranspordiseaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsus on avalikkusele esitatud. Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamine jätkub 2026. aastal.

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)	7 807	7 934	7 661	7 954	10 000	10 900	11 800
Veomaht (kilomeetrit)	6 063 572	6 059 602	6 348 165	7 000 000	8 500 000	8 900 000	9 400 000
Riigi toetus liiniveo korraldami seks (eurodes)	32 461 128	36 010 204	41 755 893	49 600 000	56 100 000	60 000 000	63 000 000
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	4,16	4,54	5,45	6,24 €	5,61 €	5,50 €	5,34 €
Piletitulu osakaal maksumus est (%)	40,3%	38,7%	34,6%	34,7%	34,8%	34,9%	35,0%

*proгноос

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	2 491 876	2 516 795	2 541 963	2 567 382	2 593 056
Sõru-Triigi	47 989	51 734	52 628	53 154	53 686	54 223	54 765
Ruhnu	8 785	8 763	7 899	7 978	8 058	8 138	8 220

Vormsi	74 414	77 537	76 870	77 639	78 415	79 199	79 991
Kihnu	82 353	87 185	84 827	85 675	86 532	87 397	88 271
Piirissaare	10 630	11 234	12 846	12 974	13 104	13 235	13 368
KOKKU	2 635 617	2 698 829	2 726 946	2 754 215	2 781 758	2 809 575	2 837 671
Muutus,%	5%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Veomaht (reiside arv)	30 644	30 944	30 881	31 100	31 100	31 100	31 100
Riigi toetus (eurodes)	26 609 889	26 899 408	28 372 177	36 127 521	40 940 711	40 888 783	42 141 756
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	10,10	9,97	10,40 €	13,12 €	14,72 €	14,55 €	14,85 €
Piletitulu osakaal maksumusest (%)	37,1%	36,5%	36,0%	36,1%	36,2%	36,3%	36,4%

* prognoos

Tabel 5. Lennureisijate arv ning riiklik dotatsioon reisija kohta

SÕITJATE ARV							
Lennukid	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*
Kärdla	16 275	15 332	11 886	12 124	12 245	12 367	12 491
Kuressaare	41 237	41 156	34 300	34 986	35 336	35 689	36 046
Ruhnu	1 400	1 451	1 341	1 368	1 381	1 395	1 409
KOKKU	58 912	57 939	47 527	48 478	48 962	49 452	49 946
Muutus,%	17%	-2%	-18%	2%	1%	1%	1%
Veomaht (reiside arv)	1 385	1 367	1 369	1 390	1 390	1 390	1 390
Riigi toetus (eurodes)	6 885 078	7 058 958	7 624 465	7 938 105	8 419 763	9 591 634	9 893 771
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	116,87	121,83	160,42	163,75 €	171,96 €	193,96 €	198,09 €
Piletitulu osakaal maksumusest (%)	15,9%	16,2%	15,4%	15,5%	15,5%	15,6%	15,7%

* Prognoos

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	21 294 525	21 720 416	22 154 824	22 597 920	23 049 879
Muutus,%	4%	-5%	-3%	2%	2%	2%	2%
Veomaht (kilomeetrit)	48 499 324	48 929 462	49 609 074	50 400 000	50 500 000	50 600 000	50 700 000
Riigi toetus (eurodes)	74 600 450	72 079 082	75 811 433	81 159 300	84 402 193	86 936 960	89 673 379
Riigi toetus reisija kohta (eurodes)	3,22	3,29	2,33 €	3,74 €	3,81 €	3,85 €	3,89 €
Piletitulu osakaal maksumusest (%)	6,0%	9,0%	8,4%	8,5%	8,5%	8,6%	8,6%

* Prognnoos

Olulised tegevused

Prioriteet

Ühistranspordireform

Milles seisneb väljakutse?

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.

Olulisemad tegevused 2027. aastal

Käivitatakse ühtse üle-eestilise piletimüügisüsteemi väljatöötamine.

Jätkatakse nõudetranspordi arendamistegevustega.

Ühistranspordikeskuste halduslepingute ajakohastamine

Ühistranspordireformi koosloomeprojekti raames koostatud liinivõrgu muudatuste elluviimisel käivitame piirkonniti liinivõrgud, kus busside ja rongide väljumisajad on omavahel sünkroonitud

Riigi ja KOV-i vahelise vastutuse määratlemine ühistranspordiliinide puhul (seaduse muutmine)

Jätkusuutlikus rahastuses kokkuleppimine

Programmi tegevused

5.1 Programmi tegevus – Ühistransport

Eesmärk	Eestis on reisijate vajadusi arvestav, paindlik ja konkurentsivõimeline ühistranspordisüsteem.					
Mõõdik	Tegelik tase	Trend	Sihttase			
	2025	↗	2027	2028	2029	2030
Rongireisijate arv/ km kohta	1,21	↗	1,18	1,22	1,26	1,29
Maakondlike bussiliinide sõitjate arv/km kohta	0,43	↗	0,44	0,45	0,45	0,46
Siselandude täitumus reisijad/reisi kohta	34,7	↗	35,2	35,6	35,9	36,3
Parvlaeva reisijad/reisi kohta	88,3	↗	89,4	90,3	91,2	92,2

Kõik neli mõõdikut on kasutusintensiivsuse näitajad ja peegeldavad efektiivsuse trendi. Efektiivsusmõõdikute abil saab osaliselt ka hinnata, kas ühistranspordisüsteem on kasutajate vajadusi arvestav.

Kõik neli mõõdikut näitavad, kui palju reisijaid teenindatakse pakutud teenuse mahu kohta (läbisõidu või reisi kohta). Mida suurem on näitaja, seda efektiivsem on ühistransporditeenus. Kui teenuse mahtu suurendada, kuid reisijate arv ei kasva samas tempos (või üldse), siis näitaja langeb: kulu suureneb, kuid teenuse kasutamine ei suurene, mistõttu teenuse efektiivsus väheneb.

Tegevused perioodil 2027-2030:

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.

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

Arendatakse välja kvaliteetsed ja atraktiivsed ümberistumissõlmed ja nendeni viiv vajalik taristu.

Luuakse üleriigiline ühtne piletisüsteem, mis loob eelduse selleks, et ühistranspordiga sõitmine oleks üksikpiletite kasutamisest ja autosõidust oluliselt soodsam.

Juurutatakse taktipõhine rongisõiduplaan ja 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 muudatusi⁵.

Ajakohastatakse ühistranspordiseadust. Ühistranspordiseaduse muutmisega ajakohastatakse ühistranspordi korraldamise õigusraamistikku, vähendatakse halduskoormust ning viiakse seadus kooskõlla Euroopa Liidu õiguse, muutunud praktika ja ühiskondlike vajadustega, sh ühistranspordi ligipääsetavuse suurendamise eesmärgiga.

Teadus

Jätkub rakendusuuring „LAAM: Eesti andmepõhise ja avatud liikuvusmodeli prototüübi loomine“, mille eesmärk on ühest küljest luua Eestile strateegilise tasandi liikuvusmodeli prototüüp otsusetegemise abivahendina ning teisest küljest kaardistada ja siduda omavahel asjakohased andmestikud, et modeli koostamisel ja otsusetegemisel saaks tugineda parimale Eestis olemasolevale teabele.

⁵ 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** 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 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.

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, 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 (2025)	Sihttase (2027)	Sihttase (2028)	Sihttase (2029)	Sihttase (2030)
Sõitude arv (miljonit) riigi poolt doteeritava ühistranspordiga (rong, lennuk, laev, maakonnabuss)	↗	31,7	35,0	36,4	37,7	39,0

Lisa 2. Programmi rahastamiskava täiendav informatsioon 2026. a kohta (tuh, eurodes)

	Ülekantav summa (piir-määraga vahetus)	2026. a riigieelarve I p.a. seaduse muudatused	2026. a riigieelarve II p.a. seaduse muudatused	VV reservi eraldis	Lõplik 2026. a programmi tegevuse eelarve*	Selgitused
Ühistranspordi programm, ühistransporditeenuse arendamine ja soodustamine programmi tegevus	-2 299 853				-179 885	