

Riigikontrolli aastaruanne: Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus



03.11.2025



riigikontroll
National Audit Office of Estonia

Mida Riigikontroll vaatas

Aastaruande tarbeks vaatas Riigikontroll üle varasemate auditite peamised leiud ja tuvastatud probleemide lahendamise seisu:

- Rail Balticu auditid ja ülevaated ([2017](#), [2019](#), [2021](#), [2024](#))
- Ülevaade Hiiumaa ja Saaremaa parvlaevaühendusest ([2019](#))
- Ülevaade avaliku raudtee rahastamisest ja arendamisest ([2020](#))
- Maakondlik ühistransport ([2021](#))
- Riigiteede rahastamise jätkusuutlikkus ([2022](#))
- Ehitusmaavaradega varustamise kindlus ([2022](#))
- Liiklusohutus maanteedel ja raudteel ([2024](#))

Mida Riigikontroll leidis

- Riigiteede seisukorra säilitamiseks, riigiteede ja raudteede ehitamiseks ning raudteel turvalisuse suurendamiseks on **perioodil 2026–2030 puudu vähemalt 1,35 miljardit eurot.**
- Samuti on hulk valdkondi, kus probleemid on endised või kus kulud lähiaastatel suurenevad.



Probleeme on nii riigiteede ehitamise kui ka säilitamise rahastusega

TEN-T määruse kohaselt tuleb 2030. aasta lõpuks ehitada määruse nõuetele vastavaks Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Tallinna-Tartu lõik ja Tallinna-Pärnu-Ikla maantee,

- aga vähemalt **300 miljonit** eurot on selleks puudu.

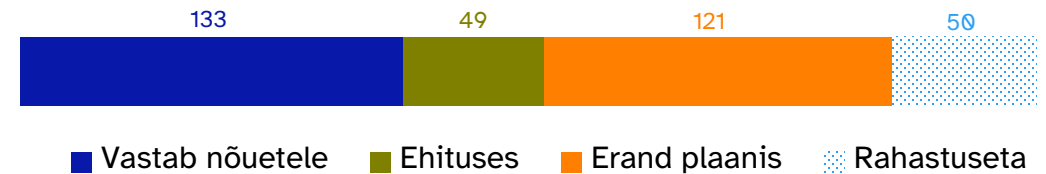
Samal ajal tuleb aga säilitada ka olemasolevaid teid,

- kuid vähemalt **300 miljonit** eurot on perioodil 2026–2029 puudu selleks, et säilitada riigiteede seisukord tasemel „hea“.

2030. aastaks on eesmärk panna kõigile kruusateedele, millel on liiklussagedus üle 50 auto ööpäevas, kõvakate,

- aga vähemalt **145 miljonit** eurot on selleks puudu.

Joonis. Euroopa Liidu TEN-T teede määrusele vastavaks ehitamise seis, kilomeetrites



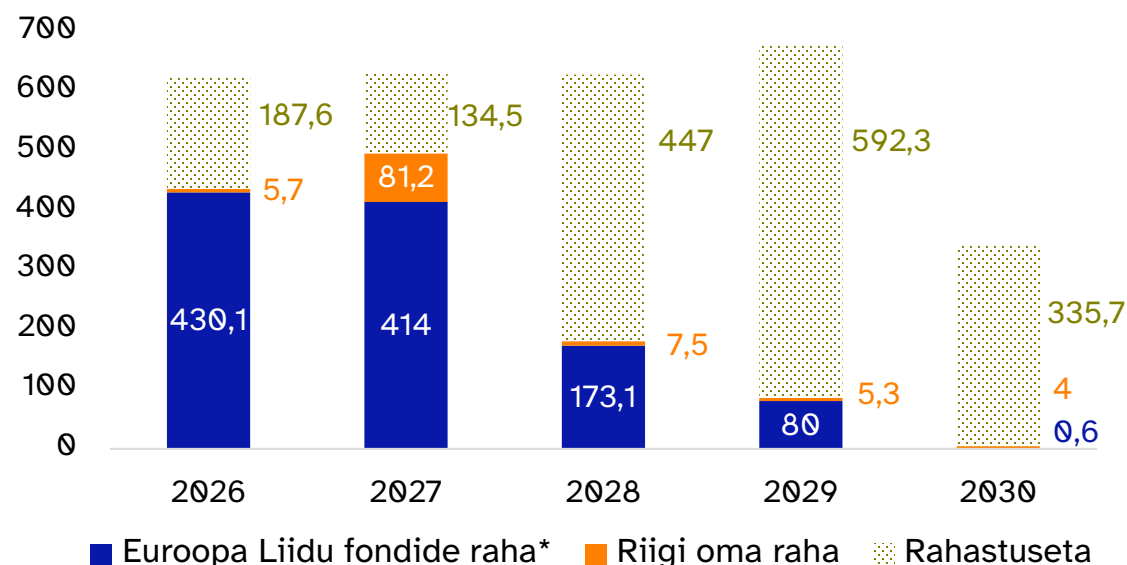
Allikas: Riigikontroll Transpordiameti andmete põhjal

Vähemalt 500 miljonit eurot on puudu Rail Balticu Eesti osa I etapi rahastamisest

TEN-T määruse kohaselt tuleb 2030. aasta lõpuks valmis ehitada Rail Balticu raudtee,

- aga vähemalt **500 miljonit** eurot on selleks puudu. Puudujääk on oluliselt suurem – **1,7 miljardit eurot** –, kui mitte arvestada järgmise perioodi ELi raha.

Joonis. Rail Balticu Eesti osa I etapi planeeritud rahastus ning loodetav lisarahastus aastate kaupa, miljonites eurodes



* Euroopa Ühendamise Rahastu (sh veel sõlmimata lepingu eeldatav rahastus), struktuurifondid, CO₂-kvootide müügitulu (sh Eesti omaosaluse katteks eraldatud raha), Taaste- ja Vastupidavusraha

Allikas: Kliimaministeeriumi andmed

Vähemalt 90 miljonit on puudu, et muuta olemasolev raudtee kiiremaks

Aastatel 2024–2029 on AS Eesti Raudtee teinud või planeerinud ligikaudu 570 miljoni euro ulatuses investeeringuid

- Selleks aga, et rongidel oleks võimalik läbivalt Tallinna-Tartu ja Tallinna-Narva suunal sõita **kiirusega kuni 160 km/h**, on veel **puudu** ligikaudu **90 miljonit** eurot.
- Olukorras, kus kaubavedu on oluliselt vähenenud, **vajab järjest enam toetust reisijatevedu** ja suureneb ka toetus, mida riik maksab taristu haldajale kulude ja tulude vahe **kompenseerimiseks**. Kui 2020. aastal oli taristu haldajale makstav toetuse summa veidi üle 17 miljoni euro, siis 2030. aastaks kasvab see **42 miljonini**.



Foto: Ken Mürk, ERR, Scanpix



riigikontroll
National Audit Office of Estonia

Liiklusohutust parandavaid tegevusi ei ole suudetud teha kavandatud mahus ega tempos

Liiklusohutusprogrammi 2016-2025 eesmärgi järgi **ei tohiks aastal 2025 kolme aasta keskmisena liikluses hukkuda rohkem kui 40 ja saada raskesti vigastada rohkem kui 302 inimest**

- Liiklusohutusprogrammi **2025. aasta eesmärk jääb täitmata**. Mh ei ole liiklusohutuse olukorda eeldatavasti enim positiivselt mõjutavaid tegevusi kavandatud mahus ellu viidud kas raha nappuse, kehtiva õigusaktiga vastuolu või poliitilise toetuse puudumise tõttu.

Maanteel liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks on seni aasta-aastalt aina vähem raha jagunud.

- Transpordiameti hinnangul tuleks selliste kohtade ohutuse parandamiseks investeerida igal aastal vähemalt 10 miljonit eurot ja ehitada ümber vähemalt 50 ohtlikku kohta.

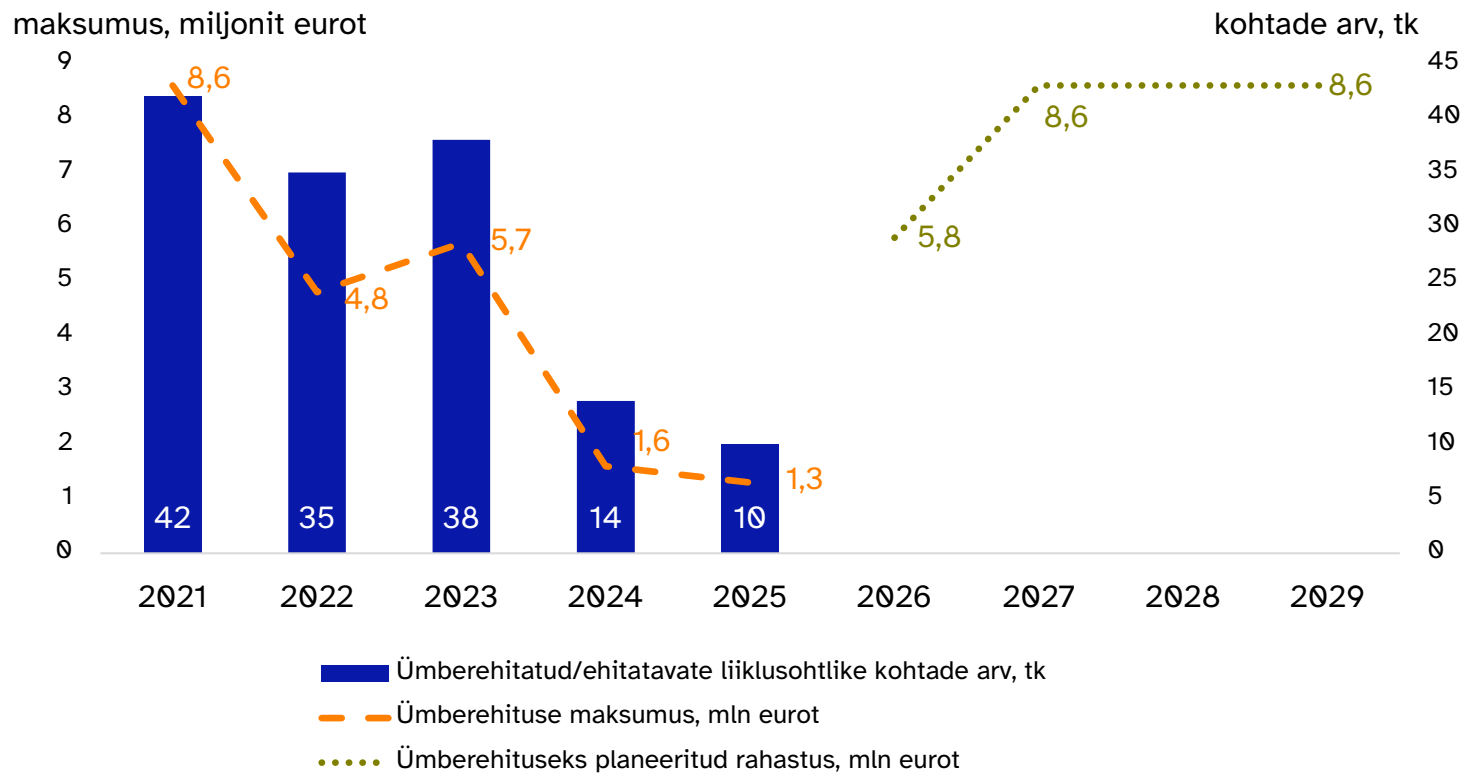


Foto: Arvo Meeks, Lõuna-Eesti Postimees, Scanpix Baltics



riigikontroll
National Audit Office of Estonia

Joonis. Liiklusohhtlike kohtade ümberehitamiste arv ja investeeringud aastatel 2021-2029, miljonites eurodes*



* Liiklusohhtlike kohtade ümberehitamise maksumus sisaldab peale ehituskulude ka projekteerimiskulusid.

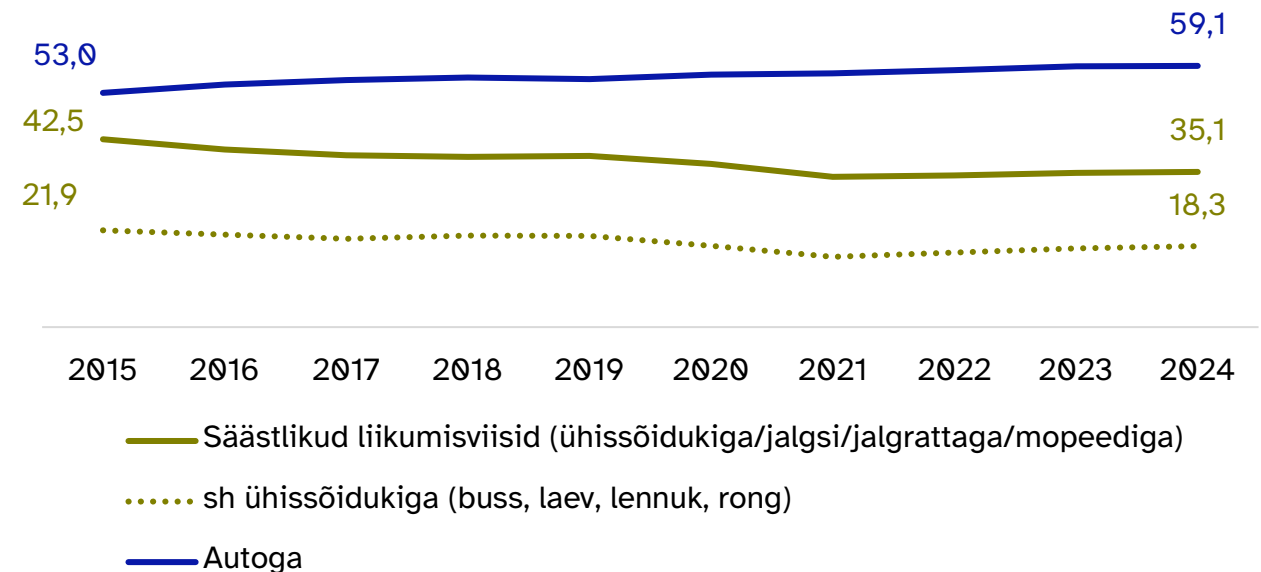
Allikas: Riigikontroll Transpordiameti, teehoiukava 2025–2028 finantsplaani ja valitsuskabineti 09.10.2025. a teehoiukavateemalise memorandum põhjal

Ühistranspordi kasutajate arv pole töölkäijate hulgas kasvanud

Arengukavas on seatud eesmärk **suurendada tööl käivate inimeste seas ühissõidukiga, jalgrattaga ja jalgsi liiklejate osakaalu.**

- Ühistranspordi **kasutajate osakaal on** tööl käivate inimeste hulgas aga **vähenenud.**
- Ühistranspordiga rahulolu-uuringute andmetel **ei vasta** ühistransport seda kasutavate inimeste tegelikele **vajadustele.**
- Ühistransporti mittekasutavate inimeste ootusi pole aga piisavalt uuritud.

Joonis. Säästlike liikumisviiside ning auto kasutajate osakaal (%) kõigist tööle liikujatest ajavahemikul 2015–2024*



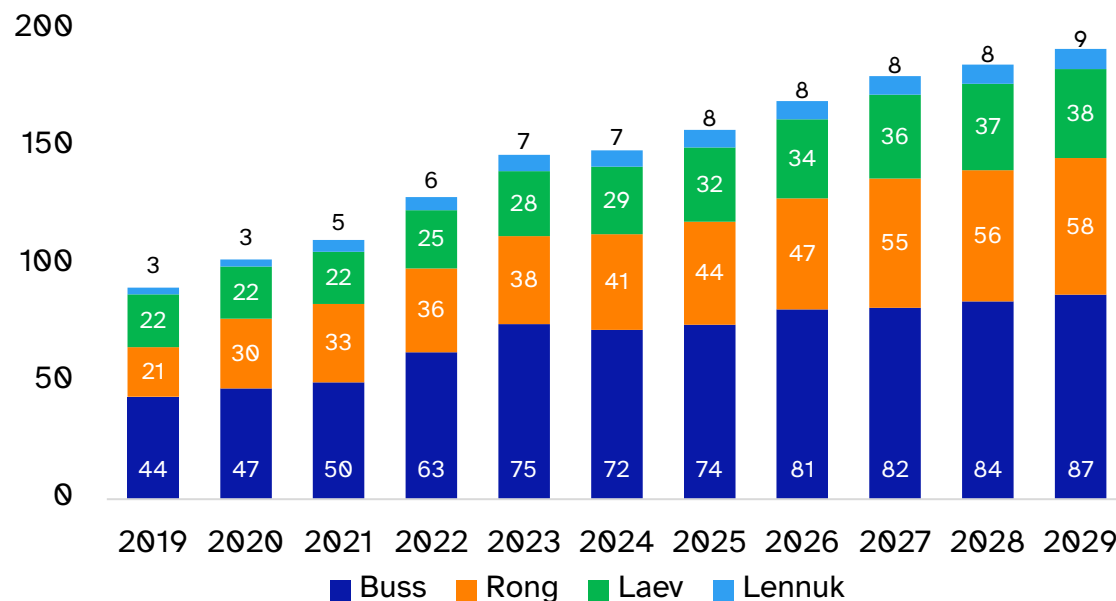
* Koroonakriisi tõttu ajavahemikul 2020–2021 oli ühistranspordi kasutamine tugevalt piiratud.

Allikas: Riigikontroll Statistikaameti andmete põhjal

Samal ajal on järjest kasvanud ühistranspordi toetus ja kasvab ka tulevikus

- Ühistranspordi toetuseks on aastaid riigieelarves sihtotstarbeliselt kavandatud vähem raha, kui kohustuste täitmiseks kulub.
- Puudujäägi katteks on eraldatud raha Vabariigi Valitsuse reservist – **ühistransporditeenuse senisel tasemel säilimiseks on riigi eelarvestrateegias perioodiks 2027–2029 kavandatud reservist lisaraha vähemalt 210 miljonit eurot.**
- **Ühistranspordi ülalpidamise kulud kasvavad aasta-aastalt.**

Joonis. Ühistranspordi toetus transpordiliikide kaupa aastatel 2019–2029, miljonites eurodes*



* Alates 2027. aastast on tegemist prognoosiga.

Allikas: Riigikontroll Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi andmete põhjal

Maakondliku bussitranspordi puhul pole kokku lepitud toimivat reeglistikku ega sellele vastavat rahastusmudelit

- **Regionaal- ja Põllumajandusministeerium pole** siiani **kehtestanud** teenustaseme **norme**, sh minimaalset baastaset, **millest madalamale ei tohi regulaarsete maakondlike bussiliinide väljumiste sagedus ja ühendused langeda.**
- **Puuduvad reeglid, mille alusel saaks luua majanduslikult otstarbeka liinivõrgu.** Muu hulgas puuduvad põhimõtted, millistel tingimustel tuleks hakata liine ümber korraldama, keelduda nende avamisest või lõpetada nende toetamine riigieelarvest.
- **Senine ühistranspordi rahastusmudel ei toeta bussiliinivõrgu olemasoleval kujul ja tasemel säilimist.**
- Maakondliku ning kohaliku ühistranspordi korraldamisega tegelevate **osapoolte ülesannete ja vastutuse jaotus on jätkuvalt ebaselge.**



Foto: Silje Annuk, Tartu Postimees, Scanpix

Mida Riigikontroll järeldas

Kõiki võetud eesmäärke ei ole olemasoleva rahastusega ja riigi võimalusi arvestades võimalik saavutada. Seega on oluline,

- otsustada, millised eesmärgid, **mis tähtajaks ja mis rahaga** tuleb kindlasti ära teha ning mida ja kuidas oleks võimalik veel kokku tõmmata või ajatada;
- välja selgitada, mida need **otsused endaga kaasa toovad** ehk millised on nende otsuste tulemusel aasta või kümne pärast meie teed, raudteed, ühistransport ja liiklusolukord;
- välja selgitada, milline on meetmete rakendamise või rakendamata jätmise mõju **Eesti arengule**, sh regionaalarengule, tööhõivele ja konkurentsivõimele.

