

Riigikontrolli audit

Ühistranspordi korraldamine (maakondliku ühistranspordi järelaudit)

Kas maakondlik ühistransport moodustab terviku ülejäänud transpordivõrguga ning kas teenust on arendatud tõhusalt ja inimeste liikumisvajadusi arvestades?

Silver Jakobson
auditijuht

Riigikogu riigieelarve kontrolli erikomisjon

15.10.2025

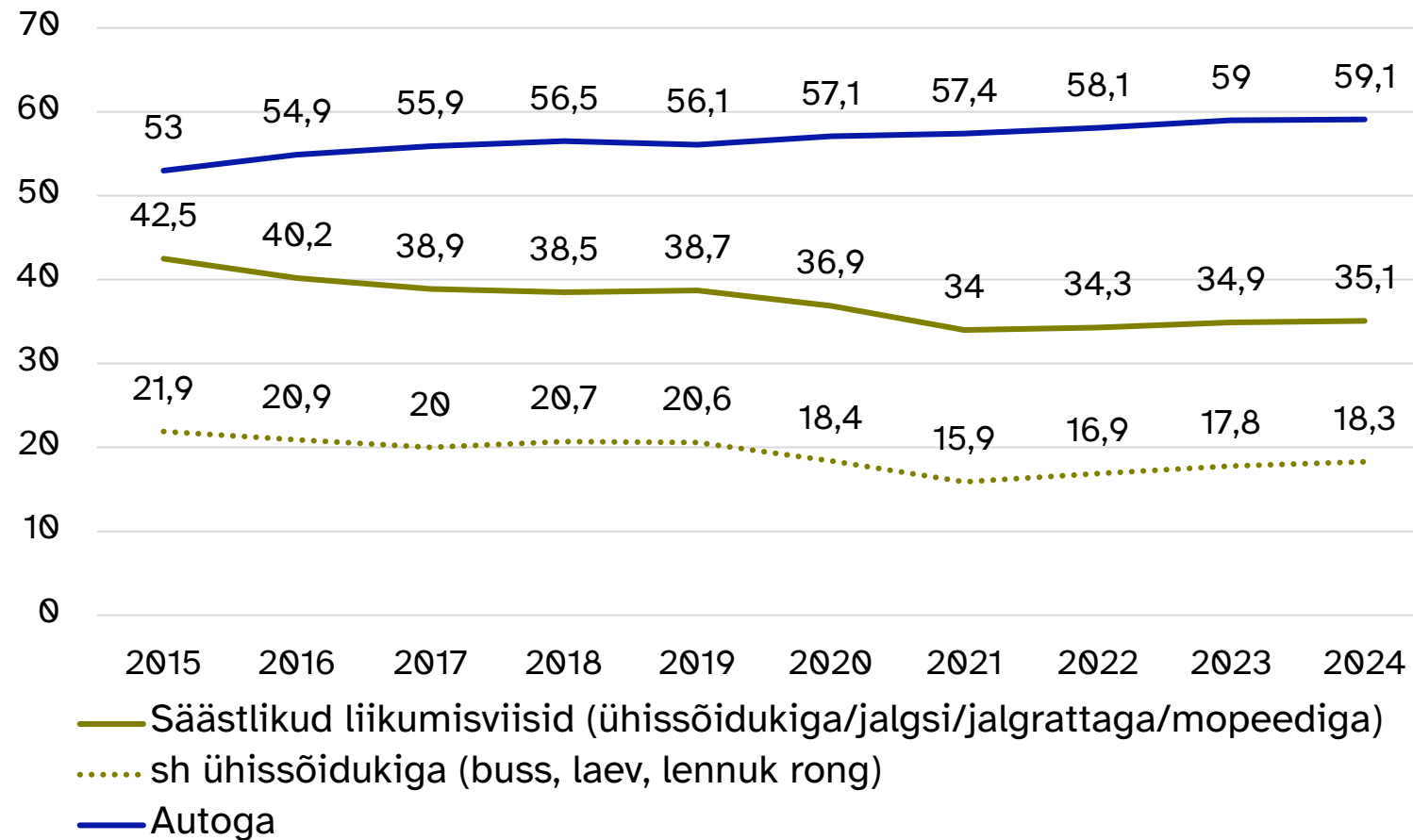


riigikontroll
National Audit Office of Estonia

Auditi fookuses

1. Kas maakondlike bussiliinide korraldus tagab inimestele kättesaadava ja nende vajadustele vastava liinivõrgu?
2. Kas ühistranspordi rahastamine võimaldab praeguse liinivõrgu säilitamist ja arendamist?

Aina suurem osa tööl käivatest inimestest eelistab tööl käimiseks kasutada isiklikku sõiduautot



Allikas: Hõivatud inimesed soo ja töölkäimise viisi järgi. Statistikaamet TT230, 2024

Eri liiki ühistranspordi sõiduplaanide ühitamine on keeruline, sest seda ei koordineerita keskselt

- **Praegused sõiduplaanid on koostatud iga transpordiliigi puhul eri alustel ning liini korraldaja tegevuspiiride ulatuses.** Liinide sõiduplaane on keeruline ja aeganõudev koordineerida ja osapooltel puudub selleks ka motivatsioon.
- **Uuringute järgi peaks üle-eestilist liinivõrku kujundama üks asutus,** sest nii saaks paremini arvestada inimeste vajadusega liikuda maakonnast väljapoole.
- **Ühistranspordikeskuste ühinemine on pandud pausile.** Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ei ole selget plaani paika pannud ega ühinemise protsessi kindlaks määranud.

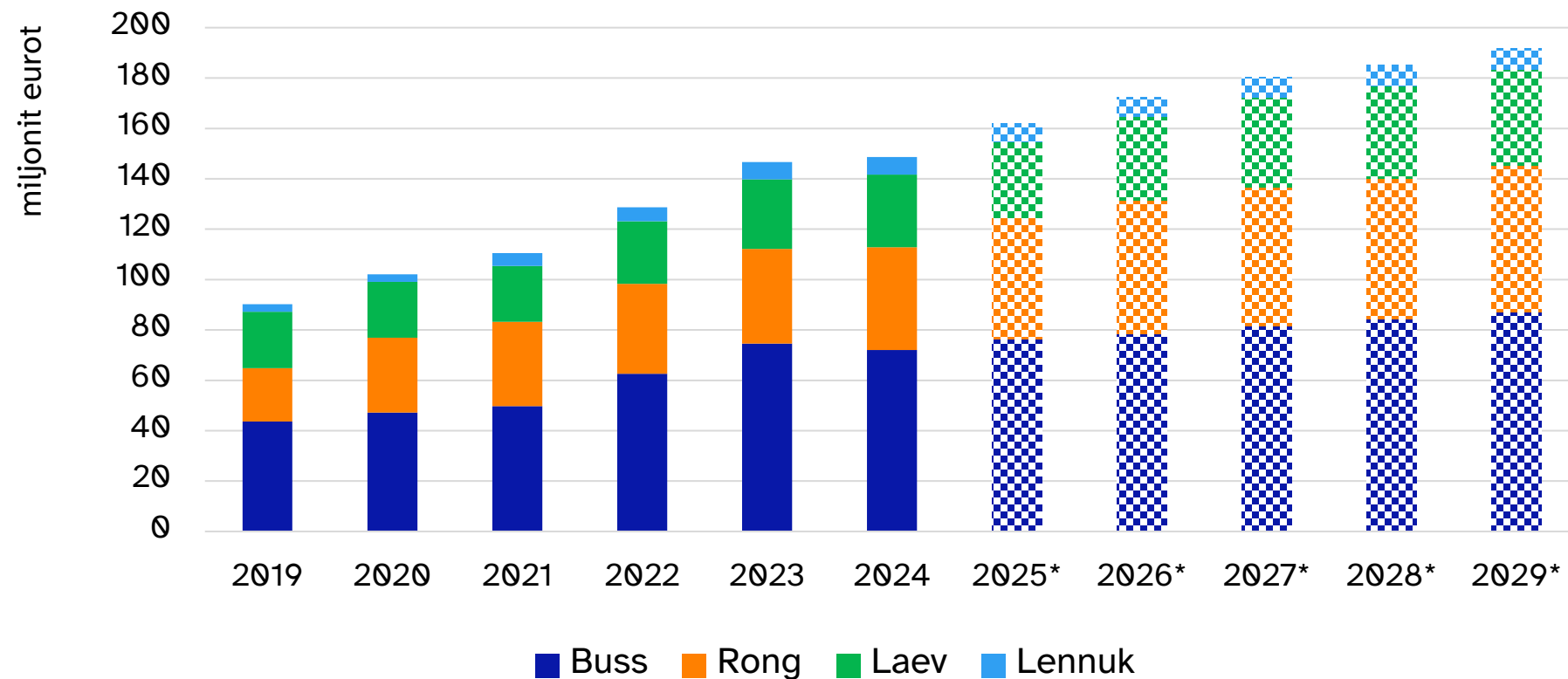


Ümberistumistega teekonna muudab ebamugavaks vajaliku taristu (näiteks parklate) ja ühtse piletimüügisüsteemi puudumine

- **Üleriigilist ühtset piletimüügi ning ühtsete hindade, tsoonide ja soodustuste süsteemi on soovitud rakendada juba vähemalt 2014. aastast,** kuid senini puudub võimalus soetada üks pilet korraga kõigi transpordiliikide kasutamiseks.
- **Vähesed maakonna bussiliinide peatustest on ühendatud parklate ning kergliiklusteedega,** mistõttu puuduvad tihti võimalused autot või jalgratast parkida või turvaliselt jalgrattaga või jalgsi bussipeatuseni jõuda.



Toetusvajadus ühistranspordile suureneb



* Alates 2025. aastast on tegemist prognoosiga.

Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Ühistranspordi arendamiseks on Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumil (REM) vaja määrata, millist teenust on riik valmis tagama

- **Senini ei ole paika pandud ühistranspordi teenustaseme norme**, sh minimaalset baastaset, millest madalamale väljumiste sagedus ja ühendused ei tohi langeda.
- Nii 2021. aastal avaldatud auditis kui ka käesolevas auditis selgus, et ühistranspordiseaduses sõnastatud **maakonnaliini, kaugliini ning kohaliku valla- ja linnaliini mõisted annavad laia tõlgendamisvõimaluse ning nõudeliini mõiste puudub seadusest üldse.**



Ühistransporti saab arendada säästlikumalt

- **REM ei ole siiani kehtestanud optimeerimiseks ühtseid põhimõtteid**, millistel tingimustel tuleks hakata liine ümber korraldama, nende avamisest keelduma või lõpetada nende toetamine riigieelarvest.
- Optimeerimise eesmärgil on kõik ühistranspordikeskused (ÜTK) muutnud maakonna bussiliine või nende osi nõudel tellitavateks.
- **REM ei ole seadnud siiani selgeid reegleid nõudeliinide korraldamiseks ja rahastamiseks.** Näiteks selle kohta, mis piirist alates on vaja kas liiniosa või liin muuta nõudmisel teenindatavaks või kas nõudmisel transporti peaks rahastama riik või kohalik omavalitsus.



Ühistranspordi korraldamisel on vastutus killustunud, puudusi on nii ülesannete täitmisel kui ka järelevalves

- **Ühistranspordi korralduses on vastutus jagatud REMi ja Kliimaministeeriumi valitsemisalade ning kohalike omavalitsuste vahel.** On risk, et eri osapooled täidavad sarnaseid ülesandeid, sh planeerivad investeeringuid samadesse objektidesse.
- **Kattuvusi esineb REMi halduslepingutega ÜTKdele üle antud ülesannete täitmisel** (nt liikumisvajaduse uuringud, järelevalve, hanked).
- **Halduslepingutes on ülesandeid, mida ÜTKdele delegeerida ei saa** (nt bussiveo liinilubade nõuete täitmise järelevalve, ühistranspordi taristu objektide planeerimine, rajamine, korrashoid ja kasutamine).
- **Ühistranspordi taristu hooldus nõuab vastutuse selgemat jaotust.** Näiteks puudub hooldaja ligi 250-l ootekoja bussipeatusel.
- ÜTKde üle järelevalve tegemist takistab, et lepingutes ja rahastustaotlustes pole ülesannete sisu üheselt arusaadav.

Soovitused regionaal- ja põllumajandusministrile

- **töötada välja kord, kuidas jagada ühistranspordikeskustega oma andmeid**, et uurida nii ühistransporti kasutavate kui ka mittekasutavate inimeste liikumisvajadusi; ning luua üleriigiline süsteem kõigi transpordiliikide (sh parvlaev, lennuk, rong, maakondlik ja kohalik bussitransport) koordineerimiseks;
- **kehtestada ühistranspordi teenustaseme normid** ning seada tulenevalt teenustasemetest ühtsed liinivõrgu rahastamise põhimõtted, sh piirid, mis tingimustel on liini ülevalpidamine ebamõistlikult kallis;
- **leppida koostöös kohalike omavalitsustega kokku maakondlike busi-, kaug-, omavalitsus- ja nõudeliinide üheselt arusaadav sisu** ja jaotus ning sellest lähtuvad rahastamise põhimõtted.



Soovitused regionaal- ja põllumajandusministrile ning taristuministrile

- **leppida kokku riigimaanteede ääres olevate bussipeatuste ja nende inventari haldamine**, et oleks selge, kes vastutab bussipeatuste hoolduse ja vajaduse korral nõuetega vastavusse viimise eest, ning rakendada väljatöötatud põhimõtteid ühetaoliselt üle Eesti.
- **valmistada ette ettepanek selle kohta, kuidas jaotada liikuvusteenuste, taristu ning järelevalvega seotud ülesanded** Kliimaministeeriumi ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi valitsemisalade vahel, nii et ühistranspordipoliitika kujundamine tee-, raudtee-, vee- ja lennuliikluses poleks killustunud mitme valitsemisala vahel ehk vastutus oleks selgelt jaotatud.

