

## MIKS IKKAGI TASULINE BUSSISÕIT?

**Nüüd oleks Eesti nagu jälle kaheks löödud: peaaegu poolele Eestile on ühistransport tasuta, teisele poolele soodustustega. Ja rahul pole kumbki pool: seal, kus transport tasuta, ei liigu see piisava tihedusega ega pole teed korras. Sellel poolel aga, kus transport osaliselt tasuta, vaadatakse teist poolt vingus näoga – teie saate ju päris tasuta.**

**Segadust ja mittemõistmist on palju.**

Vello Jõgisoo

MTÜ Põhja–Eesti Ühistranspordikeskuse tegevjuht

Üritan siin veel kord lahti rääkida, miks meie otsustasime oma piirkonnas 0-hinnaga pileteid ehk tasuta bussisõitu mitte rakendada. Alustagem natuke kaugemalt.

MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on piirkondlik ühistranspordikeskus, mis korraldab maakonna avalike bussiliinide ühistransporti selle aasta algusest. Haldusreformi käigus liitusid vabatahtlikult Harjumaa, Raplamaa, Läänemaa ja Lääne-Virumaa kohalikud omavalitsused üheks keskuseks. **Keskuse liikmeteks on 29 selle piirkonna linna ja valda (kokku on piirkonnas 31 kohalikku omavalitsust) ja piirkonnas elab 36% Eesti maaelanikkonnast. Seega on loodud keskus arvestatav jõud ühistranspordi korraldamisel.**

MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse tegevuspiirkonnas moodustab keskuse poolt korraldatav avalik liinivedu ligi 50% vabariigis toimivast ühistranspordist (rong+buss). Sellest tulenevalt tähendaks tasuta ühistranspordi sisseviimine Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse tegevuspiirkonnas poolte ühistranspordi kasutajate ebavõrdset kohtlemist (rong jääb ju tasuliseks).

Teiseks. Ainuüksi Harjumaal katavad kommertsbussiliinid ligi 40% bussidega osutatavast ühistranspordist. Siia lisandub linnalähirong, millega näiteks 2017. aastal tehti Harjumaal kokku ca 3,3 miljonit sõitu. Harju maakonnas on ühistranspordi nõudlus kasvanud väga kiiresti. Lisaks praegusele läbisõidule (6,7 miljonit liinikilomeetrit) oleks tasuta ühistranspordi korraldaja vaja korraldada riigihanked vedaja leidmiseks (kommertsliinid ju kaovad!) veel sellel aastal vähemalt 4,5 miljonile liinikilomeetrile ja lähema viie aasta jooksul veel 5 miljonile liinikilomeetrile. Tasuta ühistranspordi sisseviimine seaks kahtluse alla maakondlike kommertsliinide toimivuse, kuivõrd nad ei suuda konkureerida tasuta avalike bussiliinidega. Kommertsalustel töötavate bussiliinide tegevuse lõpetamisel halveneb oluliselt elanike ühistranspordi teenuse kättesaadavus, kuivõrd pole võimalik kohe kõiki kommertsliine avalike liinidega asendada, ja samas tekib avalike busside ületäituvus, mistõttu halveneb oluliselt reisijateveo kvaliteet.

Kolmandaks. Läbi kaalumata on tasuta bussitranspordi mõjud raudteel toimuvale reisijateveole, mis omab piirkonna ühistranspordi korralduses olulist kohta, olles lisaks kiiresti kasvava osakaaluga. Riigi doteeritavate rongiliinidega paralleelselt toimuv tasuta bussitransport tähendaks raudteetranspordi ebavõrdset kohtlemist, vähendades rongisõitjate arvu ja reisijakilomeetreid. Niisugune investeringute ja toetuste ebaefektiivne kasutamine

tooks samuti kaasa kiire, mugava ja keskkonnasõbraliku raudteetranspordi kasutajate arvu vähenemise ja riigipoolse raudteetranspordi dotatsiooni vajaduse kasvu.

Avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud liinide osas tasuta bussitranspordi elluviimisel kasvaksid Põhja-Eesti ühistranspordi kogukulud märkimisväärselt. Tasuta ühistranspordiks kulutatavate summade ulatuses oleks mõistlik teha hoopis investeeringuid kiirema, säästlikuma, kvaliteetsema ja tihedama liinivõrgu arendamiseks. Me ei toeta väljapakutud viisil tasuta bussitranspordi kontekstis ühtegi toimingut, millel oleks negatiivne mõju selle toetusega hõlmamata ühistranspordi segmentidele või Põhja- Eesti ühistranspordi tervikpildile.

Neljandaks. Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse piirkonna paremaks teenindamiseks Lääne-Virumaal ja Raplamaal on vajalik nende liinivõrkude tihendamine ja ühildamine Harjumaa liinivõrguga. Samuti tuleb korraldada nende maakondade piletisüsteemide integreerimine. Analüüsid tariifisüsteemide integreerimiseks ja tsoonitariifide kehtestamiseks teeme me lähikuudel ning piletisüsteemid on võimalik ühendada 2019. aasta alguses.

Põhja- Eesti Ühistranspordikeskus tegi ka ettepaneku kehtestada tasuta bussisõit kõigile puuetega inimestele sõltumata nende vanusest. Kahjuks ei leidnud see maanteeameti poolt toetust. Samuti on meil ettepanek kaaluda täiendavalt eraldatavate vahendite arvel seniste sõidusoodustuste ühtset ülevaatamist, võimaldades eristada sõitjate grupe (nt õpilased, pensionärid), samuti geograafilisi või asustustiheduse kriteeriume. Põhja-Eesti keskuse kontekstis peame eriliselt vajalikuks liinivõrgu arendamist ja terviklahenduste väljatöötamist, mis arvestaks rohkem inimeste tegelike vajadustega ning vähendaks tööandjate vajadust töötajate vedu ise korraldada.

Kinnituseks toon siin mullu detsembris ja tänava jaanuaris läbi viidud Kantar Emori uuringuandmed, kus käsitletakse Harjumaa – väljaarvatud Tallinn – ning Kohila ja Rapla valla elanike liikumisviise. (Uuring on vabalt kättesaadav maanteeameti kodulehel: [https://www.mnt.ee/sites/default/files/harjuliikuvusuuringu2017\\_aruanne2018.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/harjuliikuvusuuringu2017_aruanne2018.pdf))

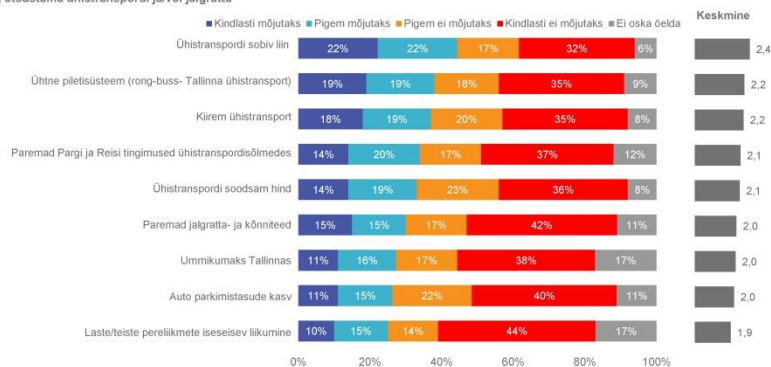
Küsimusele "Kuivõrd järgmised tingimused paneks Teid vähendama auto kasutamist ning otsustama ühistranspordi kasuks?" vastas ainult 14% küsitletuist, et "ühistranspordi soodsam hind". Oluliselt mõjusamateks osutusid sobivamad ühistranspordi liinid (44%), ühtne piletisüsteem (38%), kiirem ühistransport (37%) ja paremad „pargi ja reisi“ tingimused (34%).

## Autoga sõitjate valmisolek kasutada ühistransporti ja/või jalgratast

% põhiankeedele vastajatest, sõidavad autoga igapäevaselt või paar korda nädalas, n=1425, üldkogum 102500 15+ a isikut



41. Kui võrd järgmised tingimused paneks Teid vähendada auto kasutamist ning otsustama ühistranspordi ja/või jalgratta kasuks?



KANTAR EMOR

Tallinna täheparkonnas - Harjumaa (v.a Tallinna linn) ning Kohila ja Rapla valdade elanike liikumisteede uuring, 2017

71

Lugupidamisega

Vello Jõgisoo

MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus

Tegevdirektor