

Autoettevõtete Liidu ettepanekud ühistranspordi arendamiseks 2023+

Positiivsed arengud ühistranspordi kasutamises

Eesti on seadnud eesmärgiks suurendada inimeste liikumist ühistranspordiga, vähendada autostumist ja saavutada puhtam elukeskkond.

Kütusehinna tõus on toonud **inimesed kasutama enam ühistranspordi**. Bussireisijate arv on 2022. aastal ületanud viirusekriisi eelse taseme. Võrreldes aasta taguse ajaga on bussireisijate arv kasvanud veerandi võrra. Samas kasutab ühistranspordi tööl käimiseks vähem kui viiendik inimestest. Seega on kriisise mõjul kujunenud hetk aidata kaasa inimeste **käitumisharjumuste muutusele eelistada isikliku sõiduki asemel ühistranspordi**.



Ühistransport vähendab ökoloogilist jalajälge kulutades vähem kütust kui autodega sõitmine. Väiksem kütuse tarbimine säästab loodust ja rahakotti. Vähem CO₂-e õhku paiskamist toob kaudselts alla ka elektrienergia. Oodatava majanduslanguse olukorras on nii tööl käivatel inimestel, õpilastel kui vanemaealistel ühistranspordi kasutamine tasukohasem viis igapäeva liikumiseks. Eesti inimesed kulutavad isikliku sõidukiga tööl käimiseks enam kui 400 miljonit eurot aastas¹.

Ühiskondlike muutuste trend on **inimeste igapäevase toimeruumi** (so töö-, õpi-, teenusrände) **suurenemine**. Vaatamata linnastumisele elab enam kui **pool miljonit Eesti elanikku väikelinnalises ja maapiirkondades**. Ligi 24% linnades ja 61% maapiirkondades elavate inimeste töökoht ei asu tema elukohaga samas kohalikus omavalitsuses. Maakondade bussiliinidel tehakse aastas üle 20 miljoni sõidu. Seega maakondade bussiliine kasutajate hulk on suur, kuid selle laiendamise potentsiaal veelgi suurem.

Ühistranspordi kasutajate hulga suurenemise positiivse trendi jätkumiseks on vajalikud poliitilise otsustustasandi valikud lühemas ja pikemas perspektiivis.

Ettepanekud lühemas vaates

Kriitiline on maakondliku **ühistranspordi jätkusuutlikkus juba lühemas ehk 2023. a aasta vaates**. Riigikogu menetluses oleva 2023. aasta riigieelarve seaduse eelnõus on maakondlike bussiliinide käigushoidmise baasrahastus 50 miljonit eurot. See on pikemat aega samal tasemel, vaatamata üldise elukalliduse ja kütusehindade kallinemisele. 2022. aasta tegelikud kulud on juba ligi 10 miljoni euro võrra suuremad. Riigieelarve eelnõus ja riigieelarve strateegias 2023-2026 on baasrahastus kavandatud endisel tasemel. Kogu

¹ Eesti ühistranspordi arendamise tegevuskava 2021-2025, 2019. a arvutused

ühistranspordisektorile (see hõlmab bussi-, rongi-, praami- ja lennuliine) on kütusehinna kallinemise leevenduseks 2023. a riigieelarve eelnõus kavandatud täiendavaid vahendeid 10 miljonit eurot. Need vahendid ei kata ära ka ainult maakondlike bussiliinide praegusel tasemel käigushoidmise baasrahastuse vajadust. Baasrahastuse tegelik puudujääk on ligikaudu 35 miljonit eurot.

Kui Eesti riik jääb ühistranspordi valdkonnale seatud eesmärkide juurde (suurendada ühistranspordi kasutamist, vähendada autostumist, vähendada transpordi keskkonnajalajälge), siis tuleb **lähiajal leida struktuurne lahendus maakondliku ühistranspordi jätkusuutlikuks finantseerimiseks**. Poliitiline otsustuskoht on sobilike katteallikate valik, kas riigieelarve maksutuludest üldisemalt või kombineerides seda sõitjate omaosalusega (nt kuukaardid vm). Oleme valmis nendes aruteludes osalema ja lahendusi välja pakkuma.

Ettepanekud pikemas vaates

Pikemas vaates vajavad lahendusi ka teised ühistranspordi korraldust puudutavad väljakutsed.

Liinimahtude suurendamine (st sagedasemad ja kiiremad ühendused), et ühistranspordiga oleks võimalik käia tööl, poes, koolis, teatris, trennis, arstil jt. **Liinide korrigeerimine vastavalt tegelikule transpordivajadusele**, s.h mitte juhendada maakondlikest piiridest, mis inimeste jaoks on sageli virtuaalsed. Tegelik liikumisvajadus võib ületada maakonna piiri. **Erienvate ühistranspordiliikide kasutamise mugav integreerimine ja selleks vajaliku taristu** (liikumiskeskused) **rajamine**. Liinide korrigeerimisel ja transpordivahendite sidustamisel tuleb arvesse võtta ka sidumist rongi- ja linnadevaheliste kommertsliinide väljumiste aegadega.

Ühistranspordi korraldamises astuti mõned aastad tagasi hea samm – loodi piirkondlikud ühistranspordikeskused. Neid on Eestis 9, Saaremaal ja Hiiu maal korraldavad ühistranspordi vallad ise. Praktika on näidanud, et Eesti väikeriigina on hädas ühistranspordi korraldamiseks parimate spetsialistide leidmisega – paratamatult ei jagu neid kõikidele ühistranspordikeskusele. Käärid liinivõrgu ülesehituse kvaliteedi, rakendatavate IT süsteemide, arendustegevuste, lepingutüüpide jne vahel, mitte ainult ei erine, vaid kasvavad. Teeme ettepaneku **ühistranspordikeskuste võimekuse koondamiseks suuremateks (nt regionaalseteks) ühistranspordikeskusteks**. See kiirendaks liinivõrgu korrastamist (kaoks jäigad maakonnapiirid), üleminekut ühisele standardile (sama leping, sama indekseerimine, samad nõuded) ning samas hoiaks kokku ka administreerimise kulu.

Juba on näiteid, kus bussid seisavad juhtide puuduse tõttu. See on lähiaastatel üha süvenev väljakutse. Juhtide keskmine vanus läheneb 60 eluaastale ja alla 35-aastaseid juhte on vaid mõni protsent. **Juhtide puuduse leevendamiseks ja ameti populaarsuse kasvatamiseks tuleb suurendada juhtide töötasu** (avalikel liinidel läbi finantseerimise), **alandada bussijuhi vanuse alampiiri** (praegu 24. eluaastat), **suurendada kliendisuhtluse automatiseeritust digivahendite kaudu ja arendada koolitussüsteemi**.