

CIVITTA



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

TALLINNA REGIOONI LIIKUVUSE ÜHENDATUD PLANEERIMIS-, JUHTIMIS- JA FINANTSEERIMISANALÜÜS

Tellija:

Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1
10122 Tallinn

Töö teostaja:

Civitta Eesti AS
Löötsa 8, Tallinn
Reg kood 11092241



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

Lõpparuanne

28. juuni 2021

Analüüs on rahastatud Vabariigi Valitsuse 4. detsembri 2014. aastal heaks kiidetud ning Euroopa komisjoni 10. detsembril 2014. aastal kinnitatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020“ haldusvõimekuse prioriteetse suuna meetme 12.1 „Riigi võimekuse tõstmine inimressursside arendamise ja institutsionaalse suutlikkuse parendamise kaudu“ poolt. Analüüsi koostas **Civitta Eesti AS**.

Analüüsi autorid tänavad Tallinna regiooni liikuvusnõukoja liikmeid ning kõiki nii analüüsi raames intervjueeritud kui ka aruteluseminaridel osalenud inimesi pühendatud aja ja nõuannete eest. Samuti täname Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajaid, kes nõuga abiks olid.

Aitäh!

Civitta Eesti AS kuulub rahvusvaheliselt tegutsevasse konsultatsiooniettevõtete gruppi, milles töötab rohkem kui 300 inimest. Civitta teenused hõlmavad kogu organisatsiooni strateegilist juhtimisprotsessi. Civitta aitab tuvastada organisatsiooni probleeme ja arenguvõimalusi, viia läbi vajalikke uuringuid ja hindamisi, arendada meeskonna teadmisi ja oskusi, planeerida tegevusi eesmärkide saavutamiseks, leida rahastamisvõimalusi ja viia projektid edukalt ellu. Civitta ekspertidel on pikaajalised kogemused uuringute, analüüside ja hindamiste metoodikate koostamises ning läbiviimises. Tänapäev on ettevõtte püsiklientide hulgas Eesti juhtivad teadus- ja arendusettevõtted, tööstus- ning teenusettevõtted, kõik suuremad ülikoolid, mitmed ministeeriumid ja muud riigiasutused ning omavalitsused.

CIVITTA EEESTI AS
info.ee@civitta.com
+372 646 448 8
www.civitta.ee

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS.....	5
2. METOODIKA.....	6
2.1. Ettevalmistavad tegevused.....	6
2.2. Andmete kogumine	6
2.3. Hinnangute andmine ja analüüs	7
2.4. Soovituste väljatöötamine	7
3. TALLINN	8
3.1. Piirkonna tutvustus.....	8
3.1.1. Ühistranspordi liigid ja kasutatavus	9
3.1.2. Olulisem infrastruktuur	13
3.1.3. Õigusraamistik.....	15
3.1.4. Tänapäevased probleemid.....	16
3.2. Juhtimiskorralduse kirjeldus	16
3.2.1. Probleemid juhtimiskorralduses	18
3.2.2. Eesmärgid	20
3.3. Finantseerimine	22
3.3.1. Tallinna linnatransport	25
3.3.2. Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse rahastamine.....	26
3.3.3. Elron	27
3.3.4. Probleemid finantseerimisel	28
3.4. Tsoneerimine ja hinnastamine	29
3.4.1. Piletisüsteemid ja hinnad	29
3.4.2. Tasuta ühistransport Tallinnas	31
4. HELSINGI	33
4.1. Piirkonna tutvustus.....	33
4.1.1. Ühistranspordi liigid ja kasutatavus	34
4.1.2. Olulisem infrastruktuur	36
4.1.3. Õigusraamistik.....	36
4.2. Juhtimiskorralduse kirjeldus	37
4.2.1. Eesmärgid	39
4.3. Finantseerimine	40
4.3.1. Tsoneerimine.....	41
4.3.2. Hinnastamine	41
4.4. Tänapäevased probleemid	42

5. PRAHA	44
5.1. Piirkonna tutvustus.....	44
5.1.1. Ühistranspordi liigid ja kasutatavus.....	44
5.1.2. Olulisem infrastruktuur.....	46
5.1.3. Õigusraamistik.....	46
5.2. Juhtimiskorralduse kirjeldus.....	46
5.2.1. Eesmärgid.....	47
5.3. Finantseerimine.....	48
5.3.1. Tsoneerimine.....	49
5.3.2. Hinnastamine.....	49
5.4. Tänapäevased probleemid.....	50
6. TALLINNA, HELSINGI JA PRAHA REGIOONIDE VÕRDLUS	51
7. NÕUDEPÕHINE TRANSPORT	55
8. JUHTIMISMUDELITE ALTERNATIIVID	58
8.1.1. Keskse organisatsiooni juriidiline vorm.....	59
8.2. Ühistranspordikeskus.....	62
8.2.1. Toimemudel.....	66
8.2.2. Rollide erinevus ühisametiga.....	67
8.2.3. Taristu haldamine ja hooldus.....	67
9. FINANTSEERIMINE	68
9.1. Alternatiivide kirjeldus.....	71
9.1.1. Õiglasem proportsionaalne jaotus.....	72
9.1.2. Uued rahastusallikad.....	77
9.1.3. Ettepanekud.....	78
10. TSONEERIMINE JA HINNASTAMINE	79
10.1.1. Stockholmi näide.....	80
10.1.2. Taani näide.....	81
10.1.3. Elektrooniline piletisüsteem Hollandis.....	85
10.2. Alternatiivid Tallinna regioonis.....	87
10.2.1. Astmeline hinnastamine.....	87
10.2.2. Tsoonipõhine tariif.....	88
10.2.3. Konstantne hind.....	88
10.2.4. Perioodipiletid ja soodustused.....	90
10.2.5. Ettepanekud.....	90
10.3. Piletisüsteem.....	91
11. RAKENDUSPLAAN	93

12. KOKKUVÕTE	94
13. SUMMARY	97
LISA 1	100

1. SISSEJUHATUS

Tallinna linn on koos naaberomavalitustega Eesti kõige suurema transpordikoormuse ja tihedama pendelrändega piirkond. Kiire autostumine ja regiooni majanduse areng on siia koondanud nüüdseks 50% kogu riigi transpordist ja sellega kaasnevast keskkonnamõjust. Autode arv ja liiklussagedus on kogu piirkonnas väga kiiresti kasvanud, tuues kaasa jalgsi ja ühistranspordiga liikumise osakaalu vähenemise, asustusstruktuuri ja töökohtade ümberpaiknemise, isiklikust autost sõltuvuse süvenemise ning leibkondade ja ettevõtete transpordiga seotud kulude kasvu.¹

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegias on välja toodud ühe võimaliku alternatiivse tulevikustsenaariumina TALLINNA LIIKUVUS ++, mille sisuks on koostöös Tallinna linna, riigi ja naaberomavalitsustega liikuvuse arendamine tervikuna, võttes eeskujuks Helsingi arengumudeli. Käesolevas analüüsis kirjeldatud töö sisuks on vaadelda nimetatud tulevikustsenaariumi teostamise võimalikkust lähemalt ning välja töötada sobivad alternatiivid selle rakendamiseks.

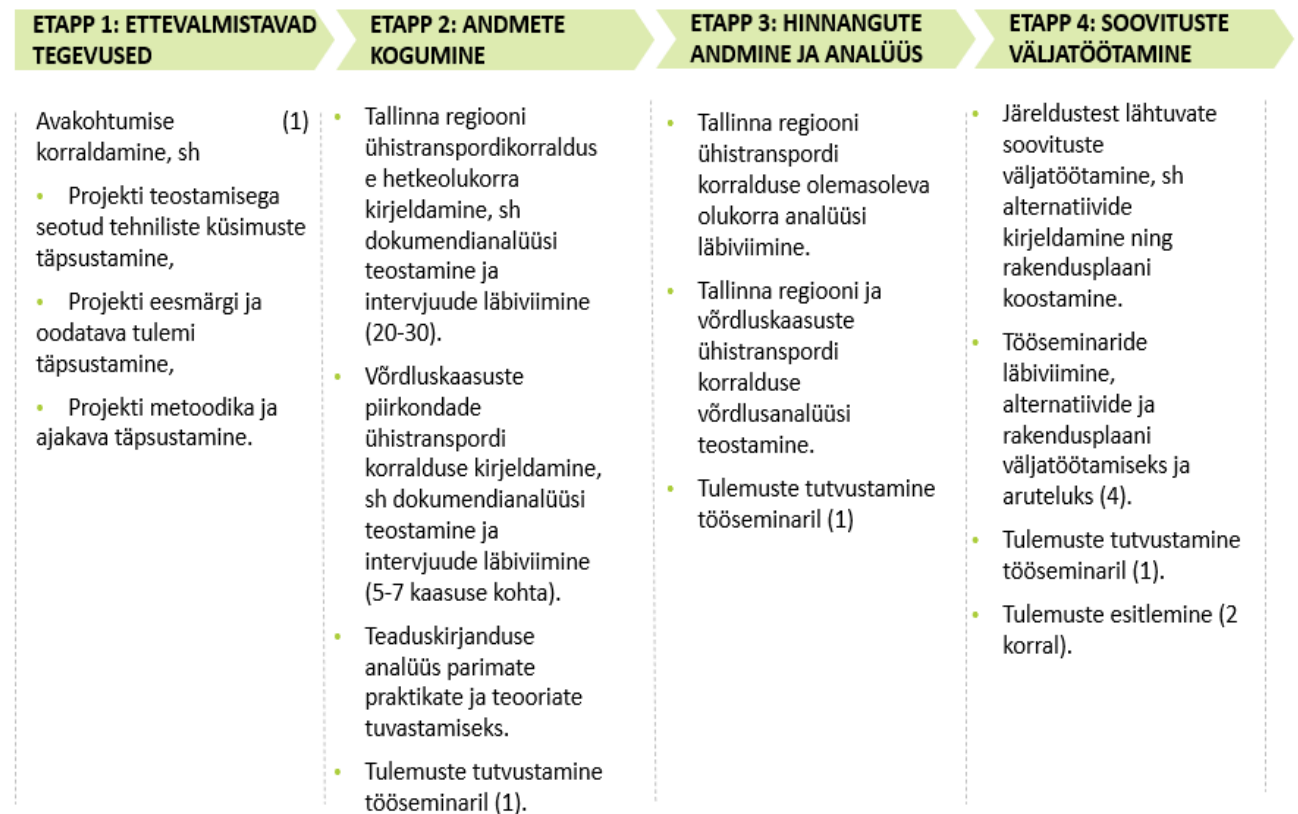
Analüüsi eesmärgiks on leida lahendusi Tallinna regioonis kokku lepitud strateegiliste eesmärkideni jõudmiseks läbi juhtimis-, otsustus- ja finantseerimislahenduste parendamise, sh vaadates üle ka tsoneerimis- ja hinnastamispõhimõtted.

¹Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia

2. METOODIKA

Projekti eesmärkide saavutamiseks oli töö teostamine jaotatud nelja etappi.

JOONIS 1 TÖÖ TEOSTAMISE ETAPID



2.1. ETTEVALMISTAVAD TEGEVUSED

Enne analüüsi sisuliste tegevuste juurde asumist viidi ettevalmistava tegevusena läbi **avakohtumine**, kus osalesid Tellija ja Civitta meeskond ning kus arutati:

- Projektimeeskondade tutvustamine;
- Tellijapoolne ülevaade projekti lähtekohtadest ja oodatavatest tulemustest;
- Projekti eesmärkide täpsustamine – millistele parameetritele peab loodav mudel kindlasti vastama;
- Kaasusanalüüsi kuuluvate piirkondade kokkuleppimine.

Avakohtumise järgselt **täpsustas Pakkuja projekti teostamise metoodikat ja projektiplaani** ning edastas need kooskõlastamiseks Tellijale.

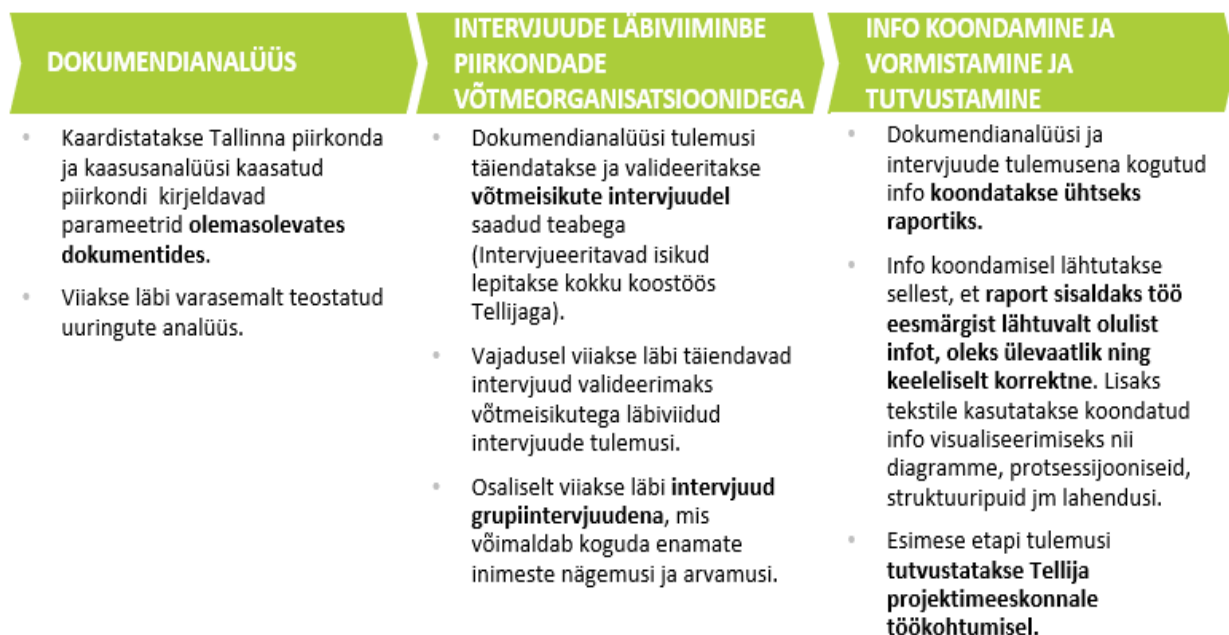
2.2. ANDMETE KOGUMINE

Tagamaks projekti tähtaegse täitmise toimus andmete kogumine osaliselt paralleelselt nii Tallinna regiooni ühistranspordi korralduse kui ka valitud kaasuste (Helsingi ja Praha) osas. Seejuures oli eesmärgiks koguda kaasuste puhul võimalikult sarnast infot kui kogutakse Tallinna regiooni kohta,

tagamaks andmete võrreldavuse ja seeläbi tegemaks võimalikuks ka järelduste ja ettepanekute tegemise. Lisaks Tallinnale ja võrdluskaasustele koguti soovitusi ja parimaid praktikaid ka varasemalt teostatud uuringutest.

Info kogumiseks viidi läbi nii dokumendianalüüs kui ka intervjuud (nii personaal- kui ka gruppintervjuudena, kokku 13). Infokogumist alustati Tellija ootuste täpsustamisest avakohtumisel, garanteerimaks projekti tulemuste vastavuse Tellija vajadustele. Pärast Tellija ootuste täpsustamist viidi läbi dokumendianalüüs, mis tagab, et intervjuude käigus ei koguta infot, mis on lihtsasti koondatav dokumentidest. Pärast dokumendianalüüsi teostamist viidi läbi poolstruktureeritud intervjuud nii Tallinna regiooni esindajatega kui ka Praha ja Helsingi regiooni omadega.

JOONIS 2 ANDMETE KOGUMISE METOODIKA



2.3. HINNANGUTE ANDMINE JA ANALÜÜS

Pärast Tallinna regiooni ühistranspordi juhtimis-, otsustus- ja finantseerimislahenduste hindamise läbiviimist **kirjeldati konsultantide meeskonna poolt võimalikud alternatiivid juhtimis-, otsustus- ja finantseerimislahenduste parendamiseks**. Parendusettepanekud võivad olla seotud **nii terviklahendusega kui ka konkreetse üksiku komponendiga**. Iga parendusettepaneku alternatiivi kohta koostati selle kirjeldus koos plusside ja miinustega.

Alternatiivide väljatöötamisel võeti aluseks nii kaasusanalüüsi piirkondade kogemus kui ka teaduskirjanduse analüüsi tulemused. Pärast esmaste alternatiivide kirjeldamist viidi läbi tööseminarid seotud osapooltega alternatiivide valideerimiseks ja täiendamiseks.

2.4. SOOVITUSTE VÄLJATÖÖTAMINE

Loomaks eeldused väljatöötatud ümberkorralduste elluviimiseks, loodi **rakendusplaan, mis sisaldab endas ettepanekute elluviimiseks vajalike tegevuste etappe**. **Rakendusplaani** esmane kirjeldus koostati Pakkaja meeskonna poolt ning seda täiendati ühisel tööseminaril koostöös seotud osapooltega.

Kogu analüüs vormistati lõpparuandeks, tulemusi tutvustati seminaril.

3. TALLINN

3.1. PIIRKONNA TUTVUSTUS

Analüüsi teostamisel on Tallinna regioonina käsitletud Tallinna linna, Harjumaa omavalitsusi ja Põhja-Rapla omavalitsusi (Rapla ja Kohila vald).

TABEL 1 PIIRKONNA TUTVUSTUS

ANDMED 01.01.2021 SEISUGA	HARJUMAA	PÕHJA-RAPLA
Elanike arv	617 143	20 490
Omavalitsuste arv	16 (4 linna ja 12 valda)	2 valda
Piirkonna pindala	4 326,7 km ²	1 090,2 km ²
Asustustihedus	142,6 elanikku km ² kohta	Rapla vallas 15,2 ja Kohila vallas 31,7 elanikku km ² kohta

OÜ Hendrikson & Ko töös “Harjumaa tõmbekeskuste määratlemine”² toodi maakonna tõmbekeskustena välja järgmised keskused:

- | | | |
|------------|----------------------------|----------------------|
| 1. Jüri | 7. Loksa | 13. Saku |
| 2. Kehra | 8. Loo | 14. Saue |
| 3. Keila | 9. Maardu | 15. Tabasalu |
| 4. Kiili | 10. Padise-Rummu-Vasalemma | 16. Tallinn |
| 5. Kose | 11. Paldiski | 17. Viimsi-Haabneeme |
| 6. Kuusalu | 12. Riisipere-Turba | |

Kogu Tallinna regiooni suurimaks tõmbekeskuseks on Tallinn, mille pindala on 159,3 m² ning asustustihedus 2 786 elanikku km² kohta.³ Uuteks linnasisesteks tõmbekeskusteks on kujunemas Sadama ja Reidi tee, Kalamaja ja Noblessneri, Kristiine ja Hipodroomi, Järve ja Tammsaare tee ning Ülemiste ja lennujaama piirkond.⁴ Raplamaa tõmbekeskusteks saab pidada Rapla linna. Enam kui 40% Rapla maakonna tööelistest töötab väljaspool maakonda, enamasti Harjumaal, mistõttu on ühendus Tallinnaga äärmiselt oluline. Bussiühendus Rapla linna ja Tallinna vahel on tööpäevadel 4 korda päevas, sõiduaeg on üks tund. Samuti kasutab märgatav osa elanikest rongi. Rapla maakonna rongireisijate arv on aasta-aastalt kasvanud ja kasvanud on ka rongide igapäevaste väljumiste arv – praeguseks

² Harjumaa tõmbekeskuste määratlemine

(<https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19109277/T%C3%B5mbekeskuste+m%C3%A4%C3%A4ratlemine.pdf/3e097820-63b6-4c61-84f9-ffb787044d3e>)

³ Tallinn arvudes 2020 (<https://www.tallinn.ee/est/Tallinn-arvudes>)

⁴ Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 avalik kavand

(https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf)

hakkavad Kohila ja Rapla väljumiste arvu poolest lähenema mitmetele Harjumaa sihtkohtadele.⁵ Täna seaks nenditakse Rapla suunalise raudtee läbilaskevõime ammendumist, mis seab ohtu edasise reisijate arvu kasvu, kuna liinile ei ole võimalik uusi ronge lisada.

3.1.1. ÜHISTRANSPORDI LIIGID JA KASUTATAVUS

Harju- ja Raplamaa omavalitsustes põhineb ühistransport valdavalt bussiliiklusel, kuid oluline on ka rongiliiklus.

TABEL 2 ÜHISTRANSPORDI LIIGID JA KASUTATAVUS⁶

	TALLINN	HARJUMAA	RAPLAMA
Bussiliinide arv	75 bussiliini	92 avalikku bussiliini (ilma kohalike vallaliinideta)	39 avalikku bussiliini (ilma kohalike vallaliinideta)
Tramid, trollid	4 trolli- ja 4 trammiliini	-	-
Rongiliiklus	1. ida suunal (Tallinn-Aegviidu) 2. edelasuunal (Tallinn-Rapla) 3. läänesuunal (Tallinn-Kloogaranna, Tallinn-Riisipere/Turba, Tallinn-Paldiski, Tallinn-Pääsküla)		
Liinikilomeetrid (2019)	32,5 miljonit liinikilomeetrit	8,67 miljonit liinikilomeetrit (maakonnaliinid)	1,45 miljonit liinikilomeetrit (maakonnaliinid)
Transpordiliikide osakaal	79% sõitudest tehakse bussi või trolliga, 7% Tallinna ekspresliini bussiga, 9% trammiga, 3% rongiga ning 1% Harjumaa avaliku või kommertsliini bussiga	Andmeid ei ole	Andmeid ei ole
Reisijate arv (buss, tramm, troll, 2019)	142,2 miljonit reisijat	5,73 miljonit maakonnaliini reisijat	0,5 miljonit maakonnaliini reisijat (kogu Raplamaa)
Reisijate arv (rong)	1. ida suunal (Tallinn-Aegviidu) - 1,13 miljonit reisijat 2. edelasuunal (Tallinn-Rapla) - 0,75 miljonit reisijat 3. läänesuunal (Tallinn-Kloogaranna, Tallinn-Riisipere/Turba, Tallinn-Paldiski, Tallinn-Pääsküla) – 3,77 miljonit reisijat		
Sõitute arv elaniku kohta	252		61
ÜT kasutajate suhtarv (osakaal liikumisest)	44%		9%
Sõiduauto kasutajad (osakaal liikumisest)	38%		63%

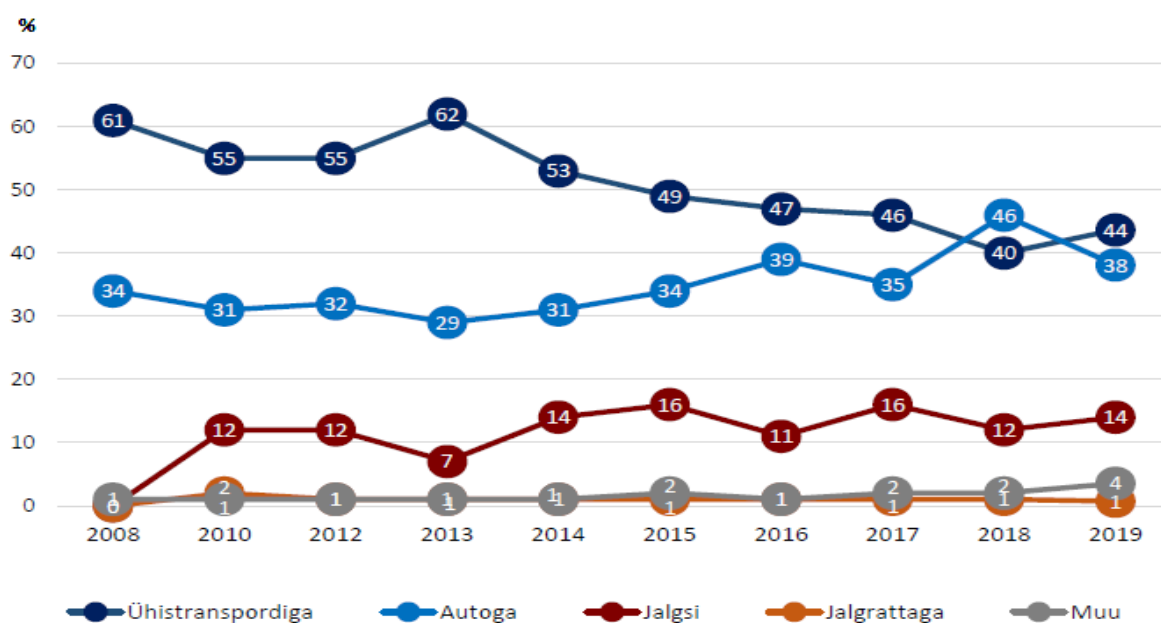
⁵ <https://rol.raplamaa.ee/wp-content/uploads/2019/06/Raplamaa-Arengustrateegia-2035.pdf>

⁶ Allikatena on kasutatud: Tallinlaste rahuloluküsitlused, TLT majandusaasta aruanded, Transpordiameti andmed, andmed Elronist, Harjumaa liikuvusuuring, Statistikaameti andmed

Jalgsi liikumine (osakaal liikumisest)	14%	22%	
Rattaga liikumine (osakaal liikumisest)	1%	4%	
Rahulolu ühistranspordiga (2020)	84%	68%	48%
Sõiduautode arv	2017: 306 916 2020: 330 686 Kasv 7.8%	2017: 22 720 2020: 24 824 Kasv: 9.3%	

Tallinna linnas on kümneaastase perioodi vältel peamiselt ühistranspordiga liiklejate osakaal vähenenud ning autoga liiklejate osakaal kasvanud. Tallinlastest 44% kasutab peamise liikumisviisina tööpäeval tööle, kooli või teise peamise sihtkohta liikumisel ühistransporti ning 38% autot (2019. aasta andmed). Madalaimal tasemel oli ühistranspordiga liikuvate pealinlaste osakaal 2018. aastal (40%).

JOONIS 3. TALLINNA LINNA ELANIKE LIIKUMISVIISID 2008-2018⁷



⁷ Allikas: tallinlaste rahuloluküsitlus 2019-3

Tallinlaste rahuloluküsitluse andmetel on kõige sagedasemateks põhjusteks, miks ei liigelda peamiselt ühistranspordiga, vajaduse puudumine ning mugavus. Sageli toodi välja ka ühistranspordiga sõitmisele kuluv aeg ning liinivõrkude muid puuduseid (ebasobiv marsruut, palju ümberistumisi jmt).⁸

Peamiselt autoga liikujatelt uuriti⁹, mil määral mõjutaks erinevad tingimused neid auto kasutamist vähendada ning otsustama ühistranspordi ja/või jalgratta kasuks. Kõigi loetletud tingimuste puhul oli ülekaalus vastus, et need ei avaldaks mõju auto

kasutamise vähendamisele (55-71%), sh kindlasti ei mõjutaks need tingimused enam kui kolmandikku. Auto kasutamist vähendavatest argumentidest mõjukaimad olid kiirema ühistranspordi ja sobiva ühistranspordi liini olemasolu (nõustujaid vastavalt 37% ja 36%). Sama võtmekohta nentisid ka käesoleva analüüsi koostamise raames intervjueeritavad, kes leidsid, et peamine, mis paneks inimest ühistranspordi auto asemel kasutama oleks mugavus — kui ÜT oleks võrreldava kiirusega ning sõidaks sinna, kuhu inimesel vaja, eelistatavalt ilma ümberistumisteta. Kiiruse poolest saab autoga võrdseks pidada eelkõige rongiliiklust ning seda toetavad ka kasutajate arvud — osa nii Tallinna sees kui ka Harjumaal liikujatest on siirdunud rohkem rongidesse. **Elektrirongides ja maakonna bussiliinidel on sõitjate arv aastatega 2010-2018 kasvanud umbes 5 miljonilt sõitjalt enam kui 8 miljoni sõitjani aastas.** Sõitjate arv on kasvanud elanikkonna ja töökohtade arvu kasvu, Keila suuna väga tiheda graafikuga mugavate reisirongide ning Harjumaal avalike bussiliinide teenuse pideva täiendamise tõttu.¹⁰ Eelkõige kiiruse ja kasutajate arvu kasv rongides annab alust arvata, et rööbastransport nii Tallinnas kui selle lähiregioonis on ühistranspordi selgrooks ning arengud selles valdkonnas võivad tuua juurde ka enam kasutajaid.

- Statistiliselt keskmiselt enam (üle 60 minuti) kulub tööle jõudmiseks aega Lääne-Harju valla elanikel (22%).
- Harku valla elanikud liiguvad tööle keskmiselt enam 45-59 minutit (24%).
- Rae valla elanikud liiguvad tööle keskmiselt enam 30-44 minutit (47%).
- Kiili valla elanikud kulutavad tööle minekuks keskmiselt enam 15-29 minutit (41%)
- Kuusalu (41%) ja Rapla (39%) valdade puhul on keskmiselt enam neid, kelle tööle jõudmise teekonna pikkus on kuni 14 minutit.

Allikas: Tallinna lähipiirkonna – Harjumaa (v.a Tallinna linn) ning Kohila ja Rapla valdade elanike liikumisviiside uuring, 2017

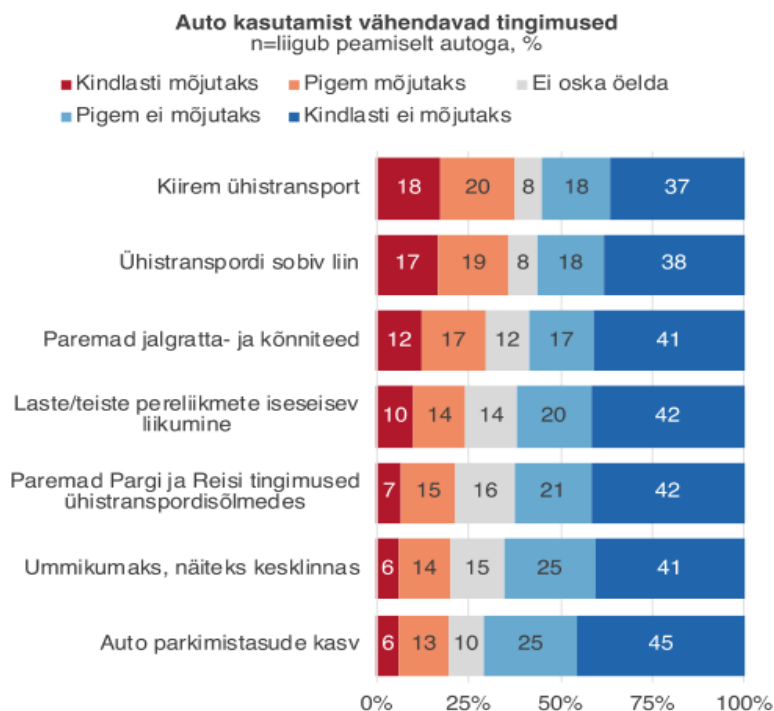
⁸ Arengustrateegia “Tallinn 2035” täiendav dokument “Lähteolukorra ja kesksete arengusuundade lühianalüüs” <https://www.tallinn.ee/est/g21829s132967>

⁹ Allikas: tallinlaste rahuloluküsitlus 2020-3

¹⁰ Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 avalik kavand

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

JOONIS 4. MIS MÕJUTAKS AUTO KASUTAMIST VÄHENDAMA?¹¹



Mujal Tallinna regioonis on ühistranspordi kasutajaid veelgi vähem, keskmiselt 9% inimestest kasutab peamise liikumisvahendina ühistransporti. Keskmisest enam on ühistranspordiga sõitjad 15-24-aastased, alg- ja põhiharidusega inimesed, mittetöötavad ja need, kellel ei ole leibkonnas ühtegi autot. Valdadest liiguvad keskmisest enam inimesi ühistranspordiga Maardu linna, Harku valla ja Kose valla elanikud. 43% Harju- ja Põhja-Raplamaa piirkonna elanikest käib 4-7 korda nädalas Tallinnas ning ligikaudu viiendik liigub väljapoole oma valda, kuid mitte Tallinnasse.¹²

Intervjuudes nenditi, et ühistranspordi kasutajate arvu suurendamine on enamike Tallinna regiooni omavalitsuste eesmärk. Seni on seda tehtud peamiselt läbi teenuskvaliteedi suurendamise – ühistransport tehakse kättesaadavamaks, arvestatakse inimeste liikumisharjumustega, tihendatakse liinigrasid jne. Ühistranspordi kiiruse kasvatamisega on tegeletud näiteks läbi bussiradade loomise. Lisaks on rajatud pargi- ja reisi parklaid ning jalgrattaparklaid, et võimaldada inimestel mugavalt oma kodust ühistranspordipeatusesse jõuda. Siiski on mitmes kohas probleem, et hommikused ja õhtused bussid ja rongid on ülerahvastatud ning reisijaid juurde ei mahukski. Tallinna linn nentis võimekust ühistranspordi liiklust tihendada, osad kohalikud omavalitsused on tiptunni ajal pannud käima kaks järjestikust busi või hajutanud koolitundide algusaega nii, et reisijad mahuksid ära. Mahutavus on oluline küsimus, sest kui ühistranspordivahendid on reisijatest liiga täis, siis inimene ei tunne ennast seal mugavalt ja seetõttu eelistab sõiduvahendina isiklikku autot.

Tänaste ühistranspordi kasutajate rahulolu ühistranspordiga on Tallinna regioonis võrdlemisi kõrge, Statistikaameti andmetel on 2020. aastal Harjumaa elanik ühistranspordiga rahul või pigem rahul 67,7% ja Raplamaal 47,28% juhtudel. Tallinna linnatranspordiga rahulolu on kõrgem kui mujal

¹¹ Allikas: tallinlaste rahuloluküsitlus 2019-3

¹² https://www.mnt.ee/sites/default/files/harjuliikuvusuuringu2017_aruanne2018.pdf

regioonis, ulatudes ca 85%ni kasutajatest. Uuringu¹³ järgi ollakse Tallinna regioonis ühistranspordi puhul enim rahul peatuse läheduse, ühistranspordi puudutava info kättesaadavusega ja sõidumugavusega. Vähem ollakse rahul ühistranspordi liikumise sagedusega, hinna ja ümberistumise võimalustega.

3.1.2. OLULISEM INFRASTRUKTUUR

Tallinna regioonis kuulub infrastruktuur erinevate osapoolte omandisse.

TABEL 3 INFRASTRUKTUUR

INFRASTRUKTUURI LIIK	OMANIK
Bussi, trammi ja trolli peatused (sh ümberistumissõlmed)	Kohalik omavalitsus
Rongijaamad	AS Eesti Raudtee
Raudtee	AS Eesti Raudtee
Rongid	Elron
Kergrööbasteed	Tallinna linn
Bussid, trammid ja trollid	Tallinna Linnatranspordi AS, teised teenusepakkujad
Pargi ja reisi parklad (P+R)	Kohalik omavalitsus

Kohaliku tasandi objektid (bussipeatused ja -terminalid, pargi-ja-reisi parklad, rattaparklad, kergliiklusteed) on kohalike omavalitsuste hallata ja arendada.¹⁴ Tuleb märkida, et peatused on äärmiselt erinevalt tähistatud alates asukoha märgistusest kuni elektrooniliste tabloodega varustatud paviljonideni. Seda teemat on põhjalikumalt käsitletud Harjumaa Omavalitsuste Liidu tellitud analüüsis „Tallinna ja Harjumaa ühissõidukipeatuste uuring: peatuste roll jätkusuutlike ja võrdsete liikumisvõimaluste toetamisel“.¹⁵

Eestis üleüldiselt on heal tasemel ümberistumissõlmi vähe ning needki on koondunud suurematesse keskustesse.¹⁶ Tuleb tähele panna, et alati ei ole kõik ühistranspordi erinevad liigid kokku toodud. Näiteks võib tuua Kristiine piirkonna, kus rongi-, bussi- ja trollipeatused on teineteisest eemal. Samuti on tänane Kristiine ristmik niivõrd suur ja paljude fooridega reguleeritud, et ühest kohast teisele poole teed teise peatusesse saamine võib võtta ligi kümme minutit aega. Probleemiks on kindlasti ka bussiterminalide puudumine. Ka maakonnaliinidel ei ole head suurt bussiterminali, kus busse hoida.

Uute ja paremate ümberistumisvõimaluste loomine on vajalik ajakulu vähendamiseks. Kuna puudub taktipõhine lähenemine sõidugraafikute planeerimises, on ühistranspordi multimodaalne kasutamine raskendatud. Multimodaalne liinivõrk toimib teatud määral maakonnakeskustes kaugliinide, maakonnaliinide ja kohalike bussiliinide osas, vähemal määral rongi ja bussi integreerimise osas. Peatuste juures ei tohiks ära unustada ka Eesti muutuvaid ilmastikutingimusi, seega on ilmastikukindlate peatuste olemasolu kindlasti kasutajate mugavust suurendav asjaolu. Kaaluda tasub

¹³ https://www.mnt.ee/sites/default/files/harjuliikuvusuuringu2017_aruanne2018.pdf

¹⁴ Harju maakonna ühistranspordi arengukava 2025, Harjumaa Ühistranspordikeskus 2015 (<https://www.ytkpohja.ee/documents/67371/4910606/HYAK+2025.pdf/d8c9c362-f097-4da2-886a-732db40ecc1d>)

¹⁵ <https://hol.ee/ytp-uuring/The-new-modal-Report-EST.pdf>

¹⁶ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/02_euroopaheadpraktikad_yhistransport_marts2020.pdf

ka võimalusi, milliseid lisateenuseid peatustes pakkuda saaks, olgu selleks siis pargi- ja- reisi parklad, turvalised jalgrattaparkimise võimalused, postipaki automaadid jm.

Harjumaa olulisemad bussipeatused väljaspool Tallinna linna on Viimsi keskus, Loo, Kose, Tabasalu, Loksa, Keila kirik, Rummu, Vaida, Kiili ja Paldiski. Puudub ülevaade kommertsliinide statistikast, mis võib bussipeatuste käibe statistikat mõnevõrra mõjutada. Raplamaa olulisemad peatused on Kohila ja Rapla raudteejaam ja Rapla bussijaam. Pea kaks kolmandikku Harjumaa, Rapla ja Kohila valdade elanikest elab kuni 500 meetri kaugusel bussipeatusest ning umbes viiendik elab kuni kilomeetri kaugusel rongipeatusest.

Harju maakonnas on (väljaspool Tallinna) ligi 230 peatust, kus päevas busi sisenejate arv on 0 ning umbes sama palju on peatusi, kus on sisenejaid kuni kümme.

Tallinnas on üle 1000 ühistranspordipeatuse. Peamised ümberistumissõlmed on Hobujaama/Viru keskus, Balti jaam, Tallinna Bussijaam, Kristiine ning Ülemiste. Tallinna peamine bussiterminal asub Viru keskuses Kesklinna linnaosas, kust saab alguse 14 Tallinna 73st bussiliinist. Kõik rongid väljuvad Balti jaamast, mis asub Tallinna vanalinna põhjaosa lähedal, Põhja-Tallinna linnaosas. Aastaks 2035 on kavas ehitada kaks uut ühistransporditerminali – Kristiine HUB Lilleküla asumisse ning Ülemistesse ühistranspordi terminal, millest saab Tallinna uus pearaudteejaam.¹⁷ Ühistransporti kasutavatest pealinlastest 78%-l jääb lähim ühistranspordipeatus kodust kuni 5-minutilise jalutuskäigu kaugusele ning pea sama paljud (77%) on peamiselt kasutatava ühistranspordipeatuse kaugusega oma kodust väga rahul.

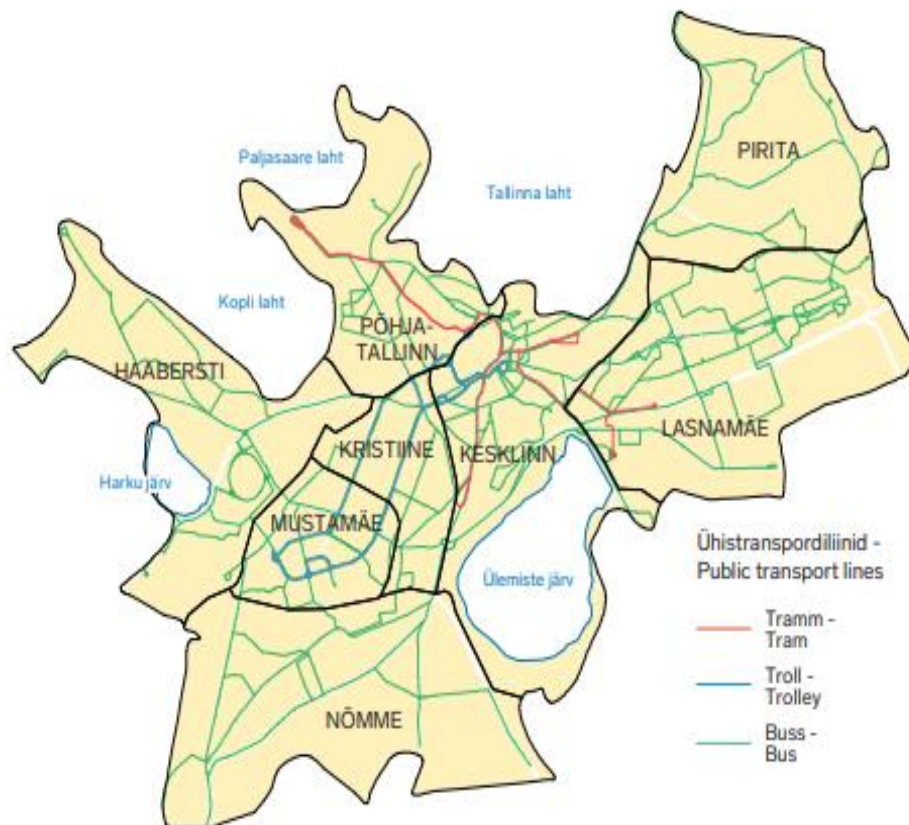
Tervikuna tuleb infrastruktuuri muudatuste, sh nii peatuste asukoha kui ka näiteks bussiradade loomise juures arvestada, et inimesed on tänase olukorraga väga harjunud ning uuendusi sisse viia võib olla küllalt keerukas. Nii näiteks on Tallinna linn suuremaid muudatusi infrastruktuuris hakanud tegema juhul, kui tänaval tehakse suurem rekonstrueerimine. Rekonstrueerimise ajal on liiklus tänaval peatatud, selle aja sees inimesed leiavad endale uued kulgemissuunad. Kui tänav taasavatakse ja näiteks on lisatud bussirada, mida varem ei olnud, siis ei ole liiklejate pahameel nii suur, sest vahepeal ei saanud tänaval üldse liigelda ja ka teised liikumisvõimalused on uueks harjumuseks kujunenud.

32% tallinlastest peab tööpäeval oma peamisse sihtkohta jõudmiseks tavaliselt tegema ümberistumisi, sealjuures 25% tavaliselt ühe ümberistumise, 7% kaks ümberistumist ning 1% kolm või enam ümberistumist. Mujal Tallinna regioonis tehakse 76% kõikidest ühistranspordiga tehtud liikumistest ümberistumisteta ning kõikidest liikumistest viiendiku puhul tehakse üks ümberistumine. **Ümberistumise võimaluste korraldamisel on valdkonna ekspertide ja omavalitsuste esindajate sõnul kasutajate tagasiside kahetine – ühelt poolt soovitakse neid lahendusi näha, aga teisalt ei taha inimesed väga ümber istuda.** Pigem ollakse valmis pikemalt ühistranspordiga sõitma kui kuskil ümber istuma ja seeläbi teekonda kiirendada. Ümberistumised võivad tekitada inimestele ebamugavust, nt erinevad piletisüsteemid erinevates transpordiliikides, ooteaeg, ebakindlus kas jätkuühendus toimub õigeaegselt, istumiskohtade olemasolu jne. Siin aga tekib vastuolu, sest üheks ühistranspordi kasutajate arvu suurendamise võtmeteguriks peetakse selle kiirust. See tähendab, et kui tahetakse

¹⁷ <https://www.err.ee/1146326/tallinn-plaanib-kaima-panna-pendelrongid>

autoga liiklejate arvelt kasutajaid juurde, tuleb kiirusi tõsta, kuid teisalt saab kiiruse tõstmiseks pakkuda ümberistumise võimalusi, mida aga inimesed liiga soojalt vastu ei võta.

JOONIS 5 TALLINNA ÜHISTRANSPOORT AASTAL 2020



3.1.3. ÕIGUSRAAMISTIK

Ühistransporti korraldatakse peamiselt vastavalt ühistranspordiseadusele¹⁸, kohaliku omavalitsuse korralduse seadusele¹⁹ ning KOVide sisestele määrustele, kus reguleeritakse eelkõige sõiduõiguse hüvitamise põhimõtteid, nagu näiteks „Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad“²⁰. Maakonnaliinide piletihinnad kehtestatakse Maanteeameti peadirektori käskkirjaga ja Elroni rongipiletite hinnad majandus- ja taristuministri määrusega. Ühistranspordi korraldamisel järgitakse ka muid asjakohaseid õigusakte, näiteks isikut tõendavate dokumentide seadust²¹.

¹⁸ Ühistranspordiseadus <https://www.riigiteataja.ee/akt/%C3%9CTS>

¹⁹ Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122011056?leiaKehtiv>

²⁰ Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad <https://www.riigiteataja.ee/akt/421112014014?leiaKehtiv>

²¹ Isikut tõendavate dokumentide seadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122011178?leiaKehtiv>)

3.1.4. TÄNASED PROBLEEMID

Harju maakonna ühistranspordi kitsaskohti on detailselt kirjeldatud mitmetes strateegilistes dokumentides, sh maakonna ühistranspordi arengukavas 2025²², Harju maakonna arengustrateegias 2035+²³ ja Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegias.²⁴

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia²⁵ töötubades ja seminaridel joonistusi välja peamised regiooni linnaplaneerimise ja liikuvusega seotud probleemid. **Tallinna ja Harjumaa elanike arvu tõusuga (mis on Statistikaameti prognooside järgi jätkuv trend) on kasvanud ka autode arv ning igapäevane autoliiklus, suurendades teede liikluskoormust ning pikendades keskmist sõiduaega.** Kasvavale sõiduautode arvule on peamiselt reageeritud tänavavõrgu laiendamise ja parkimiskohtade rajamisega, mille tõttu jääb vähem nii linnaruumi kui ka ressursse säästvale ühistranspordile, mis ei suuda enam teenust sama kiiruse ja ajaga osutada.

Autokasutust on suurendanud ka asjaolu, et tihedad uusarendused kerkivad piirkondadesse, kus puudub hea ühistranspordiühendus. Isegi, kui piirkonnaga on ühendus olemas, siis puuduvad kiired otseliinid, mugavad ümberistumise võimalused ja eri ühistranspordiliikide sujuva kombineerimise võimalus. Linnatänavad ei ole aga jalgsi ega jalgrattaga liikumiseks atraktiivsed.

Vaatamata elanike arvu kasvule ning Tallinna elanike tasuta sõidu õigusele, ei ole ühistranspordi kasutajate arv oluliselt tõusnud ning autostumistrendi mõjutanud. Ligi 2/3 ühistranspordi mittekasutavatest tallinlastest vastas, et neid ei suudaks mitte miski ühistranspordi kasutama panna. See annab signaali, et teiste liikumisviiside eelistamine on pigem harjumuspärane ja põhimõtteline küsimus, mille muutmiseks tuleks kõikide osapoolte pikaajalise koostööna tegeleda ka valdkonna maine ja kuvandi kasvatamisega.

Kiiremad ja sagedasemad rongiühendused parandaksid Eesti regioonide konkurentsivõimet ning pakuksid mugavaid ja turvalisi ühendusi töökohtade ja teenustega. Kuigi rongiliiklust on hakatud aina enam kasutama, on tänaseks näiteks Rapla suunalise raudtee läbilaskevõime ammendunud, et lisada sellele suunale täiendavaid ronge. Paremad liikumisvõimalused suurendaksid ka tööjõuareali suurus ning mitmekesisust inimeste valikuid töö- ja elukohtade osas. Siinkohal saab määravaks aga ühenduskiirus.

Kohalikes teeninduskeskustes esineb vajadus täiendavate pargi-ja-reisi parklate ja jalgrattaparklate järele. Veel on oluline korrastada kohalikke bussipeatuseid ja ootekohtasid ning tagada adekvaatse teabe esitamine. Kohalike omavalitsuste arvates on peatused ebamugavad ning tihti puuduvad paviljonid, kuid vastutus peatuste haldamise osas on hajunud ja võimalused kohalikel omavalitsustel sellesse investeerida piiratud.

3.2. JUHTIMISKORRALDUSE KIRJELDUS

Ühistranspordiseaduse²⁶ kohaselt kavandavad ja korraldavad regiooni ühistranspordi Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Transpordiamet, Eesti Liinirongid AS (Elron) ja Põhja-Eesti

²² <https://www.ytkpohja.ee/documents/67371/4910606/HYAK+2025.pdf/d8c9c362-f097-4da2-886a-732db40ecc1d>

²³ https://hol.ee/docs/file/harju%20strat%20muudetud%2025_11_18.pdf

²⁴

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

²⁵ Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 avalik kavand

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

²⁶ Riigi Teataja. Ühistranspordiseadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062020024>

Ühistranspordikeskus. Kohaliku transpordi korraldamine on kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse järgi omavalitsuste ülesanne.

TABEL 4 TOIMEMUDELI KIRJELDUS

ÜLESANNE	MKM	KOV (SH KOV AMETID JA KOV LIIDUD)	ELRON	TRANS-PORDIAMET	PÕHJA-EESTI ÜHISTRANS-PORDI-KESKUS	TEENUSE-PAKKUJA
Arengu planeerimine	Üleriigiline	Oma piirkonna arengukavad	Raudtee arengu planeerimine	Osaleb planeerimises	Osaleb planeerimises	Osaleb planeerimises
Õiguslik regulatsioon	✓	✓ (KOV-id)				
Valdkonna uuringute tegemine	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Liinivõrgu ja teenuse kujundamine		✓	✓		✓	
Liinilubade menetlemine ja andmine		✓		✓		
Sõiduplaanide koostamine, kinnitamine		✓	✓	✓	✓	AS Tallinna Linna-transport (TLT), kes Tallinna puhul on ka sõiduplaanide koostajaks
Vedajate leidmine ja lepingute sõlmimine		✓		✓	✓	
Hindade kehtestamine	✓ (rong)	✓		✓		
Rahastamine	✓	✓	Piletitulu	✓		Kommertsliinide piletitulu
Järelevalve korraldamine	✓	✓		✓		
Taristuobjektide planeerimine	✓	✓		✓		
Taristu haldamine, hooldamine	✓ (Eesti Raudtee AS)	✓	✓	✓		

Teabe kättesaadavuse korraldamine		✓	✓	✓	✓	✓
Piletite müük			✓			✓ (Ridango AS)

Tallinna regioonis on neli ühistransporditeenuse süsteemi²⁷: Tallinna linnaliinid, Harjumaa avalikud liinid, Harjumaa kommertsliinid ning rongiliinid. Tallinna linnas korraldab, koordineerib ja planeerib linnatranspordi ja liikluskorralduse arengut Tallinna Transpordiamet. Bussi-, trolli- ja trammiliiklusteenust osutab AS Tallinna Linnatransport (TLT), mis on Tallinna linnale kuuluv ühistranspordiettevõtte. Harjumaa ja Raplamaa avalikke bussiliine korraldab Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus. Kommertsliine teenindavad maakondades eraettevõtted, mille turuosakaal on alla 40% Harjumaa bussivedudest. AS Eesti Liinirongid (Elron) on riiklik ühistranspordiettevõtte, mis korraldab Eesti reisirongiliiklust, sh Tallinna lähirongiliine.

Harjumaal teenindavad avalikke liine järgmised teenuseosutajad: ATKO Liinid OÜ, SEBE AS, GoBus AS, Hansabuss AS, Hansa Bussiliinid AS, Samat AS, ATKO Transport OÜ ja MK Autobuss AS. Kommertsliine teenindavad Hansabuss AS, Temptrans AS, Vilandert OÜ, Estonian Lines OÜ ja Ekspressbussiliinid OÜ.²⁸

Rapla maakonna bussiliinivedusid teenindavad ettevõtte Hansa Bussiliinid AS ja Remfakt OÜ.²⁹ MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on ka Kohila valla siseliinide teenuse tellija ning jälgib avaliku teenindamise lepingu täitmist.

3.2.1. PROBLEEMID JUHTIMISKORRALDUSES

Ühistranspordi osapooled peavad tänase ühistranspordi juhtimiskorralduse suurimaks probleemiks killustatust. Ka koostöö on ebapiisav, mille ühe põhjusena näevad osapooled sunni või kohustuse puudumist, st koostööd ei pea alati tegema ja teistega arvestama — osapooled on oma otsustamises autonoomsed ja kohustuslikku kooskõlastust alati ette nähtud ei ole. See tähendab, et konkreetset juhtimismudelit või otsustusprotsessi välja töötatud ei ole — otsustamine ja kokkulepete tegemine erinevate osapoolte vahel on läbirääkimiste tulemus. Näiteks kui üks kohalik omavalitsus soovib linnaliini pikendamist oma territooriumile, siis räägivad osapooled omavahel läbi, lepivad kokku tingimustes ja kui ettepanekud sobivad mõlemale osapooltele, siis kokkulepped ka sõlmitakse. Samas ei saa aga nt kohalik omavalitsus sundida Tallinna oma linnaliini nende territooriumile pikendama. Ka sõidugraafikute muudatusi ei kooskõlastata omavahel. Kaasamine eesmärgistamise ja plaanide tegemise juures on sageli pigem näiline, st antava sisendiga alati ei arvestata ja sageli ei saada ka infot, mis antud sisendist sai või mis põhjusel sellega ei arvestatud. Näiteks Harju maakonna arengustrateegia rakendamine ja sealsete eesmärkide ülevõtmine oma omavalitsuse arengukavasse ei ole kohustuslik. Ka tõid intervjuueeritavad välja, et koostöö jääb tihti inimeste valmisoleku taha — ollakse kaitsepositsioonis, ei olda valmis konstruktiivseks kriitikaks, kardetakse, et muudatused toovad kaasa pahameele ja seetõttu ei olda valmis riskima.

Teisalt tekitab osapoolte paljusus ka segadust. Näiteks tõid kohalike omavalitsuste esindajad välja, et neile tekitab pahameelt, et Elron muudab tihti sõiduplaane. Samas on sõiduplaanide muudatused

²⁷ Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 avalik kavand (https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf)

²⁸ <https://transport.tallinn.ee/#harju/commercialbus>

²⁹ Raplamaa transport <https://raplamaa.ee/uldinfo/transport/>

tingitud sellest, et Eesti Raudtee teostab raudteel remonditöid. Ka Elronile põhjustab sõidugraafikute muutmine palju lisatööd ja vabatahtlikult ilma põhjuseta seda ei tehta. Siiski suhtuvad nemad remonti positiivselt, sest nii muutub rongiliiklus ohutumaks ja sõiduaeg väheneb. Samas nenditakse ka ise, et sõiduplaanide muudatused tekitavad klientides rahulolematust ja Eesti Raudtee ei lähtu plaanide tegemisel alati kliendi vaatest.

Rongiliikluse peatumine teatud lõikudel tähendab Elronile asendusbusside organiseerimist ja seda olukorras, kus maakonnaliinid on samal trassil juba olemas. Neid ei saa aga kasutada, kuna piletisüsteemid ei ühti. **Killustatus on loonud olukorra, kus erinevad osapooled on loonud oma piletisüsteemid, hinnastamismudelid ja tariifid, mis muudab kasutajate vaates ühistranspordi kui terviku keeruliselt hoomatavaks.** PEÜTK ja Tallinna linn on loonud võimaluse osta ühispileteid, sama on teinud Elron ja Tallinn, siiski ei ole inimesel võimalik riskasutada kõiki ühistranspordi liike, st ei ole võimalik osta terviklikku sõiduõigust. Küsides põhjuseid, miks ei ole keskset piletisüsteemi loodud, nendivad osapooled, et kokkuleppeid ei ole omavahel lihtsalt sõlmitud ja tegelikult oleks vaja kedagi, kes raskeid ja julgeid otsuseid suudaks langetada. Erinevad hinnastamisõhimõtted ja fakt, et tegu on erinevate organisatsioonidega, on muutnud Elroni ja PEÜTK sisuliselt konkurentideks, kus rongid kipuvad alla jääma, kuna bussiliiklus on soodsam (nt pensionäridele on buss tasuta, aga rong ei ole).

Osapooled nendivad, et rong peaks olema ühistranspordi „selgroog“, aga täna see korralduslikus vaates nii ei ole. ÜT korraldusel võiks lähtuda sellest, et kõigepealt on rong (kõige kiirem ühistranspordi vahend, veab kõige suuremat inimeste massi) ja sinna kuhu ei saa rongiga, liiguvad bussid ja muud transpordiliigid. Täna on omajagu peatusi, mida ei ole mõistlik rongiga teenindada, sest peale tahab tulla või väljuda 1-2 inimest ning nende pärast pidurdub rongi sõidukiirus ja sõiduaeg pikeneb märgatavalt. Neid peatusi peaks teenindama bussiga. Aga sellist keskset koordineerimist ei tee praegu keegi.

Osapooled nendivad, et **Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist ei saada tuge valdkonna sisulise koordineerimise näol**, nende ülesanne on eelkõige strateegilise riigitasandi planeerimine ja valdkonna rahastamine, mitte Tallinna regiooni ühistranspordi terviklik korraldamine. Samas märgitakse, et riigi strateegilised plaanid transpordi valdkonnas on kõikehõlmavad, milleks tõenäoliselt raha riigil ei jätku ning ootus on, et MKM prioritseeriks enam. Liikuvuse kui tervikuga on alles viimastel aastatel Transpordiametis tugevamalt tegelema hakatud, samas korraldusliku poole peal neil vastutavat rolli ei ole. **Nii ongi korralduslikus mõttes olukord, kus osapooli on palju, kuid terviku eest ei ole vastutust ühelgi asutusel.** Sealhulgas tellivad valdkondlike uuringuid ja analüüse väga erinevad osapooled, nagu MKM, HOL, Transpordiamet, Tallinna linn ja ka teised omavalitsused ja nii võivad teemad analüüside mõttes kattuda ja dubleerida.

Kohalikud omavalitsused nendivad, et koostöö PEÜTKga on väga hea ning selle asutuse loomine on toonud märgatava kvaliteedi tõusu ühistranspordi korralduses — PEÜTKis on tööl valdkonna eksperdid, kes oskavad ja tunnevad oma tööd hästi. Siiski nenditakse, et iga omavalitsus teeb koostööd nii PEÜTKi kui Tallinna linna kui vajadusel ka Elroniga iseseisvalt ning seda, et kohalikud omavalitsused seljad kokku paneksid ja koos toimiksid, palju ette ei tule. Kohalike omavalitsuste roll on eelkõige kavandada marsruute (õpilasliinid) ja tegeleda peatustega, samas muudatusi on aasta jooksul väga palju (inimesed kolivad, kuskile on vaja peatust juurde teha, kuskil peatuse asukohta muuta jne) ning see töö on üsna ajamahukas. Nenditakse, et teatud andmed võiksid olla kergemini kättesaadavad ja automatiseeritud (nt inimeste tagasiside peatuste asukohtade kohta), samas ei ole ühel kohalikul omavalitsusel võimalusi sellist süsteemi endale luua ning koostöös teiste omavalitsustega ei ole seda ka luua õnnestunud. Nõudetranspordi korraldamine, rongidele ettevedu ja õpilasliinid on samuti osades kohalikes omavalitsustes nende endi korraldada, sest teised osapooled

pole sellest rollist olnud kas huvitatud või ei ole nende pakutav teenus olnud piisavalt paindlik KOVi vaates.

Tallinna lähivallad teevad koostööd Tallinna linnaga eelkõige linna piiri ületavate linnaliini vedude osas, st nad finantseerivad seda, samas ei ole neil võimalik kaasa rääkida graafiku sageduse ja ka näiteks busside suuruse osas, mis võib tekitada olukorra, kus teenus ei vasta klientide vajadusele ja ootusele. Osapooled nendivad, et **ühistranspordi puhul tuleb Tallinna linna sees konsulteerida erinevate ametitega (nt Transpordiamet, Linnaplaneerimise Amet) ning sealsetel ametnikel võib ühe asja kohta olla erinev arusaam.**

3.2.2. EESMÄRGID

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035³⁰ kohaselt on Eesti transpordipoliitika eesmärk tagada mugavad, ohutud, kiired, ligipääsetavad ja kestlikud liikumisvõimalused, võttes sealjuures arvesse elanike ja ettevõtete vajadusi. **Arengukava peamiseks fookuseks on transpordisüsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk heitgaaside vähendamise poliitika, et aidata kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele.** Toetatakse jalgrattaga ja jalgsi liikumist, kasvatades ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi tööl käijate osakaalu. Linnakeskkonnas arendatakse lahendusi, mis toetavad aktiivsete liikumisviiside kasutamist ning erinevate transpordiliikide ühislahendusi, mis pakuksid autokasutajatele liikumiseks kaasaegset ja keskkonnahoidlikku alternatiivi.

Harju maakonna ühistranspordi arengukava 2025³¹ visiooni kohaselt peab Harjumaa ühistransport vastama piirkonna elanike liikumise vajadustele ja nõudlusele. Arengukava eesmärgid on luua kvaliteetne ja mugav ühistransporditeenus ning kaasaegne ja sõitjasõbralik ühistransporditaristu. Selleks planeeritakse liinivõrk ja liinid lähtuvalt sõidunõudlusest, asustuse muutustest ja ühistranspordi rahastamisvõimalustest. Samuti on plaan muuta ühistransporditeenus kvaliteetsemaks, tagades õigeaegsed väljumised ja saabumised ning mugavad sõidu- ja ümberistumise võimalused. Teine suur eesmärk on integreerida ühistranspordi korraldus ühtsesse liinivõrku ning võtta kasutusele ühtne piletisüsteem. Ühtse korralduse läbi planeeritakse luua võrdsetel alustel toimiv liinivõrk, piletimüügisüsteem ja tariifisüsteem (sh piletisoodustused). Seeläbi loodetakse tõsta ühistranspordi osakaalu piirkonna elanike liikumisharjumustes.

Harju maakonna arengustrateegia 2035+³² strateegiliste eesmärkide saavutamiseks on sätestatud tegevussuunad, milles ühistranspordiga seotud peamised tegevused toetavad samuti liinide ja transpordiliikide ühildamist ning ühistranspordivõrgu, sh ühispiletisüsteemi, arendamist. Lisaks on plaan viia ühistranspordis kasutatavad sõidukid aastaks 2035 täielikult üle taastuenergiaallikatele. Olulisel kohal on ka pargi-ja-reisi võimalusega ühistransporditerminalide ja -peatuste arendamine kohalikul tasandil.

Sarnaselt kogu Eesti ja Harjumaa plaanidega, kirjeldab Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia³³ visioon, et aastaks 2035 on Tallinna piirkond kaetud väga hea ühistranspordi ja uudsete liikuvusteenustega, mugavate jalgratta- ja kõnniteede võrgustikuga, mis on ligipääsetavad ja aasta läbi kasutatavad nii 8- kui ka 80-aastastele. **Tallinna regiooni liikuvuskava eesmärgid sätestavad, et Tallinna regiooni elanikud teevad aastaks 2025 vähemalt 50% ja aastaks 2035 vähemalt 70%**

³⁰ https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2035_en.pdf

³¹ <https://www.ytkpohja.ee/documents/67371/4910606/HYAK+2025.pdf/d8c9c362-f097-4da2-886a-732db40ecc1d>

³² https://hol.ee/docs/file/harju%20strat%20muudetud%2025_11_18.pdf

³³ https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

igapäevastest liikumistest ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga. Samuti on eesmärk, et Tallinna transpordist tulenev heitgaaside kogus väheneb vastavalt linnapeade paktiga kokkulepitule ning Tallinnas ei juhtu aastas ühtegi surmaga lõppevat liiklusavariid. Tallinn saab olema väga hästi ühendatud ühistranspordiga, kus tõmbekeskuste vahel liikumiseks kulub maksimaalselt 20 minutit ning toimib ühtne regionaalne piletisüsteem ja liinivõrk koostöös naaberomavalitsuste ja kogu riigiga. Kõnniteed, ühissõidukipeatused ja rattateede põhivõrk saavad olema kõikidele inimestele aasta läbi ligipääsetavad ning koolilapsed saavad oma igapäevaliikumised teha iseseisvalt.

Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“³⁴ kohaselt on üheks strateegiliseks sihiks „sõbralik linnaruum“, mille järgi suurendab ühistransport linnaruumi kasutamise võimalusi ning olulisematel magistraalidel on korraldatud mugav, kiire ja tiheda graafikuga ühistransport. Teiseks sihiks on arengustrateegias „loov maailmaruum“. Selle sihi järgi on Tallinna linnaregioon mitmekordistanud kiireid, mugavaid ja keskkonnasõbralikke ühistranspordiühendusi nii regiooni sees kui ka ülejäänud Eesti ning teiste riikidega. Kolmandaks sihiks on arengustrateegias „terve Tallinn liigub“, mille kohaselt suurem osa inimesi liigub Tallinna regioonis kiire ja kättesaadava ühistranspordiga, rattaga või jalgsi. Suurem osa linnaregiooni elu- ja töökohti on koondunud hea ühistranspordi teenindusalasse, kus peatus on kuni 400 meetri raadiuses ja ühissõiduk ei lase end kaua oodata. Neljas siht on arengustrateegias „kodu, mis algab tänavast“. Sihi järgi ehitatakse uued elamispinnad juba hästi toimiva ühistranspordi lähedusse või arendatakse koos uute transpordiühendustega.

Tallinna linna säästva energia ja kliimamuutustega kohanemise tegevuskava³⁵ kohaselt on seatud visioon, et aastaks 2050 on Tallinn kliimaneutraalne linn. Oodatakse, et mitmekesuseliseks arenenud linnas on liikumisvajaduste kiireks ja mugavaks rahuldamiseks võimalik kasutada sihtkohta jõudmiseks erasõidukite asemel ühistransporti. Linnaelanikel on võimalik nii kokku hoitud aega ja rahalisi vahendeid kasutada oma elukvaliteedi parandamiseks.

Tallinna linn on seadnud eesmärgiks, et aastaks 2050 eelistavad vähemalt 75% elanikest linna piires sihtkohta liikuda ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga.

Tallinna rattastrateegia 2018-2028³⁶ kohaselt on vajadus ratta ja ühistranspordi integreerituse (parkimiskohtade arv ühissõidukipeatuses) järele. Eelkõige vajalik hõreda ühistranspordiga linnaosade ning rongiühenduste paremaks integreerimiseks. Hästi ühendatud ratta- ja ühissõidukiliiklus võimaldab suurendada ühistranspordi teenindusareaali.

Kohalike omavalitsuste arengukavades on ühistranspordi osas toodud välja vajadus teha funktsionaalsemat koostööd erinevate osapooltega (nt ELRON-i ja Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega) liinide avamise, sõidugraafikute ühildamise ning peatuste planeerimise ja rajamise osas. Tulevikuplaanidest on välja toodud kergrööbastranspordi arendamine Jüri, Maardu, Harku ja Viimsi suunal.

Raplamaa arengustrateegias 2035+³⁷ on maakonna visiooni all toodud, et igapäevased eriliigilised transpordiühendused Tallinna ja teiste keskustega on sagedased, kiired, sujuvad ja mugavad ning sama puudutab ka maakonna- ja vallasisesid ühendusi. Heas korras olevatel teedel liikuv

³⁴ Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“ (<https://www.tallinn.ee/est/g21829s133028>)

³⁵ Tallinna linna säästva energia ja kliimamuutustega kohanemise tegevuskava (<https://www.tallinn.ee/est/g24878s128347>)

³⁶ Tallinna rattastrateegia 2018 - 2028 (http://oigusaktid.tallinn.ee/?id=e_getfile&syscmd=1&lisadid=14268)

³⁷ Raplamaa arengustrateegia 2035+ (<https://rol.raplamaa.ee/wp-content/uploads/2019/06/Raplamaa-Arengustrateegia-2035.pdf>)

ühistransport ja paindlikud liikuvuslahendused maal on kasvava populaarsusega ning kõigi Raplamaa paikkondade inimeste jaoks sobivad. Raplas peaks paiknema ühistranspordisõlm.

Kohila valla arengukava 2018-2025³⁸ kohaselt on üheks strateegiliseks eesmärgiks seatud, et Kohila valla asulates on kvaliteetne ja turvaline teede- ja ühistranspordiühendus vallakeskuse Kohila, maakonnakeskuse Rapla ning pealinna Tallinnaga, mis rahuldab elanike ja ettevõtete vajadusi. 2025. aastaks üheks oodatavaks tulemuseks on rahuldav ühistranspordiühendus külade ja vallakeskuste vahel.

Kokkuvõttes on näha, et eesmäärke on palju, need on erinevates dokumentides ka osaliselt kattuvad.

Täna ei ole kõikidele strateegilistele eesmärkidele konkreetset rakenduskava koos finantseerimisplaaniga juurde loodud, mis tekitab kahtlusi, kas kõike planeeritud on siiski võimalik ellu viia ning kuidas on tegevuste elluviimine osapoolte vahel koordineeritud. Selge on, et nt kliimaeesmäärke ei ole võimalik MKMil üksi saavutada ja koostöö kohalike omavalitsustega, eelkõige Tallinnaga, on siin kriitilise tähtsusega. Tänapäevase ühistranspordi juhtimiskorralduse, rahastuse ja planeerimise killustatus ei anna kindlust, et planeeritud tulemused koostöös saavutatakse.

3.3. FINANTSEERIMINE

Vastavalt ühistranspordiseadusele³⁹ kaetakse avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava liiniveo kulud avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava ühistranspordi eest saadava tuluga, sh piletituluga, riigieelarvest või omavalitsusüksuse eelarvest avalikule liiniveole eraldatava toetusega ning muu tuluga, mis laekub avaliku teenindamise kohustuse täitmise tõttu. Seaduse kohaselt võib riigieelarves ja omavalitsusüksuse eelarves ette näha ühistranspordi sihtotstarbelise toetuse avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava liiniveo korraldamiseks, ühissõidukite soetamiseks, ühistranspordi taristu objektide rajamiseks, uuendamiseks või haldamiseks ja ühistranspordi uuringute korraldamiseks. Enamik suuremaid projekte on valminud Euroopa Liidu kaasrahastusel.⁴⁰

Tallinna regiooni ühistransporti finantseeritakse täna kohalike omavalitsuste eelarvetest, riigi eelarvest ja piletitulust. Transpordiliikide ja teenusepakujate ülene ühtne rahastussüsteem puudub. Transpordisüsteemi ülalpidamine on kulukas ja vajab hoolikalt valitud lahendusi, mis toetavad kõikide liikumisviiside toimivust tervikuna. Transpordisüsteemi korraldus ja finantseerimine vajab järjest rohkem koordineerimist eri transpordiliikide, haldustasandite ja ametiasutuste vahel. Tallinna regiooni viimase nelja aasta eelarve on kajastatud alljärgnevalt, vaata Tabel 5 Tallinna Regiooni ühistranspordi eelarve.

³⁸ Kohila valla arengukava 2018 – 2025

<https://kohila.KOVtp.ee/documents/1123203/25123593/Kohila+valla+arengukava+2018-2025.docx/73124be2-80a6-4fc6-ad31-ba5c43980d32>

³⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/122012018016>

⁴⁰ https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

TABEL 5 TALLINNA REGIOONI ÜHISTRANSPOORDI EELARVE⁴¹

KULU/TULU	Eurot aastas (2017)	Eurot aastas (2018)	Eurot aastas (2019)	Eurot aastas (2020)	Muutus (2017/2019)	Muutus (2017/2020)	KOV kulu elaniku kohta (2019)	KOV kulu elaniku kohta (2020)
Ärikulu	90 545 040	104 445 969	115 495 750	122 381 526	28%	35%	-	-
sh taristutasu Elronil	6 070 643	10 423 826	10 599 847	10 487 276	75%	73%	-	-
sh muud kulud Elronil	7 729 973	7 760 515	8 233 936	8 321 549	7%	8%	-	-
sh PEÜTK	8 239 468	14 054 139	19 063 490	23 250 998	131%	182%	-	-
sh TLT	67 700 000	71 200 000	76 550 000	79 460 000	13%	17%	-	-
sh KOV liinid, mis pole PEÜTK ega TLT	804 956	1 007 488	1 048 478	861 704	30%	7%	-	-
Piletitulu	13 568 339	14 897 368	16 050 445	11 010 670	18%	-19%	-	-
KOV-i kulud ühistranspordile (sh dotatsioonid, liikmemaksud)	66 437 236	70 015 231	75 774 896	81 293 899	14%	22%	119	127
Tallinn	67 700 000	71 200 000	76 550 000	79 460 000	13%	17%	172	178
Saue	301 626	510 178	861 726	907 415	186%	201%	36	38
Raasiku	127 394	139 609	154 414	121 207	21%	-5%	30	23
Saku	189 302	251 503	331 807	311 618	75%	65%	31	29
Lääne-Harju	-	287 756	376 628	550 219	31%	91%	30	43
Viimsi	626 557	636 440	762 550	962 295	22%	54%	36	45
Harku	302 214	260 309	219 132	311 401	-27%	3%	14	20
Maardu linn	81 745	79 410	73 621	76 630	-10%	-6%	5	5
Anija	84 918	87 866	121 474	130 444	43%	54%	19	21
Jõelähtme	200 665	247 204	256 087	247 779	28%	23%	38	37
Kiili	142 035	108 807	75 634	79 339	-47%	-44%	13	13
Kohila	135 448	158 129	183 010	135 547	35%	0%	25	18
Kose	303 340	345 856	367 419	405 247	21%	34%	50	56
Kuusalu	241 983	249 028	285 728	262 030	18%	8%	44	40

⁴¹ Allikad: Kohalikud omavalitsused, PEÜTK, Elron, Transpordiamet. PEÜTK koondnumbrites kajastub kogueelarve; Elroni kulud on arvestuslikud ainult TLN piirkonna kohta

Rae	200 354	209 748	217 596	273 318	9%	36%	10	13
Loksa linn	1 917	1 917	1 917	1 917	0%	0%	1	1
Rapla	108 831	107 067	92 877	110 547	0%	0%	7	8
Keila linn	54 967	68 947	64 768	73 831	18%	34%	6	7
Riigi toetus (reisijateveoks)	10 943 698	20 046 241	24 302 056	30 256 165	122%	176%	-	-
Riigi toetus veeremi soetamiseks (Elron)	5 252 000	8 112 000	9 100 000	4 469 653	73%	-15%	-	-
Liikmemaks (PEÜTK)	114 374	168 836	160 208	160 208	40%	40%	-	-
Muud tulud (PEÜTK)	29 194	55 194	258 196	57 977	784%	99%	-	-

Kulud ühistranspordile on aasta aastalt kasvanud (35% viimase 4 aastaga), ulatudes ligi 122⁴² miljoni euron. Piletitulu moodustab selles 2019. aastal 14%, ning see on aastatega jäänud samale tasemele (kui jätta analüüsist kõrvale erandlik 2020. aasta). Riigi toetus reisijateveoks on nelja aastaga kolmekordistunud.

Kui vaadata KOVide panust ühistranspordi finantseerimisse, siis see on äärmiselt ebaühtlane. Kõige rohkem elaniku kohta (178 eurot aastas) panustab Tallinna linn, seejuures Tallinna suurim panus ühistranspordile on tingitud osalt ka otsusest võimaldada oma linna elanikele tasuta ühistransporti. Täpsemalt on selle mõju kajastatud peatükis 03.4.2. Võrreldes teiste KOVidega, on kõige väiksem Loxsa linna panus, olles 1 euro elaniku kohta aastas.

Tuleb siiski tõdeda, et selline võrdlus ei ole rahastusmääradele hinnangute andmiseks piisav. Arvestada tuleb, et väiksemates kohalikes omavalitsustes puudub vajadus KOV-sisese ÜT korraldamiseks, sest elanike sõiduvajaduse katab ära PEÜTKi ja Elroni poolt pakutavad bussi- ja rongiliinid, mis on riigi poolt doteeritavad, ning seetõttu ei ole KOVil vajadust kulutada ühistranspordile. **Samas elanike liikuvust ja tööalast rännet silmas pidades tuleb tõdeda, et kõikidel TLN regiooni elanikel võib olla vajadust kasutada teise KOV territooriumil ühistransporti.** See kehtib nii tallinlaste osas, kellest ca 20% töötavad linnast väljas, aga ka vastupidi, kus lähivaldade elanike töökohad asuvad paljuski Tallinnas. Täna doteerivad üksikud KOVid Tallinna linnatranspordile selles ulatuses, kus linnaliinid on pikenenud nende territooriumile.

Ka intervjuueeritavad tõid välja, et kohalike omavalitsuste rahastamine on ebavõrdne. Üheks hea koostöö eelduseks on valmisolek panustada ühistranspordile võrreldavates osakaaludes. Täna see nii ei ole, mis võib tekitada olukorra, kus suuremad finantseerijad soovivad ka suuremat sõnaõigust ÜT korralduses. See võib olla ka üheks põhjuseks, miks senine koostöö ja teineteisega plaanide kooskõlastamine ja ühtne arendamine ei ole ellu rakendunud — need, kes panustavad rahaliselt rohkem, soovivad ka sõna- ja otsustusõigust. Samas võib välja tuua ka selle, et näiteks Harjumaa Omavalitsuste Liidul, kes on ühistranspordi edendamisel eestvedaja rolli võtnud, puudub eelarve valdkonna arengusse panustamiseks. Ka maakonnastrateegias kokkulepitud tegevuste elluviimiseks puuduvad sageli vahendid.

3.3.1. TALLINNA LINNATRANSPORT

Tallinna linna transpordi finantseerimise peamiseks allikaks on linna eelarve (dotatsioon) ning rahastamine toimub vastavalt Tallinna linna eelarvestrateegiale. Tallinna ühistranspordi kuludest enamuse katab Tallinna linn, piletitulu moodustab ca 7% (2019.a) ning teiste KOVide dotatsioon on 0,8% (2020). Linna eelarves ettenähtud toetustest on suurima osakaaluga toetused ühistranspordi korraldamiseks, mahukamad ühistranspordiga seotud infrastruktuuri objektid rahastatakse Euroopa Liidu toetustest.

Tallinna linn doteerib kohalikest omavalitsustest kõige enam ühistranspordile osalt ka seetõttu, et tallinlastele on kehtestatud tasuta ühistranspordi kasutusõigus. Linn võimaldab lisaks linnaliini transpordile tasuta sõita ka rongides (Tallinna piires).

⁴² PEÜTK puhul on arvestatud kogueelarvetega, sest Tallinna regiooni osalust on seal raske välja tuua.

TABEL 6 TALLINNA LINNATRASPORDI EELARVE

KULU/TULU	Eurot aastas (2017)	Eurot aastas (2018)	Eurot aastas (2019)	Eurot aastas (2020)	Muutus (2017/ 2019)	Muutus (2017/ 2020)
Põhitegevuse kulud	67 700 000	71 200 000	76 550 000	79 460 000	13%	17%
Piletitulu (ilma KM)	4 080 000	4 630 000	4 990 000	2 670 000	22%	-35%
Dotatsioon (linn)	63 270 000	66 220 000	71 130 000	76 200 000	12%	20%
Teiste KOVide dotatsioon, sh	354 527	348 453	427 226	599 126	21%	69%
Viimsi vald	43 218	18 187	39 103	56 748	-10%	31%
Saue vald	31 798	20 163	40 098	58 750	26%	85%
Harku vald	24 903	23 450	30 747	42 688	23%	71%
Maardu linn	19 346	14 680	21 035	29 987	9%	55%
ÜTK/RET	235 262	271 973	296 243	318 953	26%	36%
Transpordiamet (tulu; dotatsioon, seoses COVIDiga täiendavad liinid)	-	-	-	92 000	-	-

Allikas: Tallinna Transpordiamet

3.3.2. PÕHJA-EESTI ÜHISTRASPORDIKESKUSE RAHASTAMINE

Põhja-Eesti Ühistraspordikeskust rahastatakse läbi kolme allika: riigieelarve (dotatsioon Transpordiameti kaudu), piletitulu ja kohalike omavalitsuste finantseering. Piletitulu on seotud riigipoolse dotatsiooniga – mida suurem on piletitulu, seda väiksem on dotatsioon. Kohalikud omavalitsused avalikke liine ei rahasta, vaid rahastavad neid liine, mis on nende omavalitsuse piires PEÜTK-ile korraldamiseks antud (õpilasliinid).

Viimase 4 aastaga on PEÜTK eelarve kasvanud pea neli korda. Kasvu põhjuseks on kindlasti teenindatava piirkonna laienemine: 2017. aastal teenindas PEÜTK ainult Harjumaad, hiljem on liitunud Raplamaa, Läänemaa ja Lääne-Virumaa piirkonnad. Valdav osa rahastusest tuleb riigi dotatsioonist (75% aastal 2020), see on viimase kolme aastaga kahekordistunud. Piletitulu moodustab ca 12% tuludest, selle osakaal on aastatega mõneti vähenenud.

TABEL 7 PEÜTK EELARVE⁴³

KULU/TULU	Eurot aastas (2017)	Eurot aastas (2018)	Eurot aastas (2019)	Eurot aastas (2020)	Muutus (2017/ 2019)	Muutus (2017/ 2020)
*Ärikulu	8 239 468	14 054 139	19 063 490	23 250 998	131%	182%
Piletitulu	3 680 339	3 271 368	2 876 445	2 299 601	-22%	-38%
KOV dotatsioon, sh:	2 171 600	2 548 595	3 100 695	3 516 970	43%	62%
Anija vald	3 160	30 406	106 761	119 563	3279%	3684%
Harku vald	290 980	244 747	210 504	278 840	-28%	-4%
Jõelähtme vald	193 950	240 493	249 376	241 068	29%	24%
Kiili vald	77 940	44 351	-	-	-100%	-100%
Kohila vald	68 810	153 655	178 536	131 073	159%	90%

⁴³ Allikas: PEÜTK

Kose vald	266 990	308 092	324 278	358 370	21%	34%
Kuusalu vald	37 350	28 140	14 114	12 419	-62%	-67%
Maardu linn	73 110	63 546	28 885	42 102	-60%	-42%
Rae vald	193 540	200 026	208 968	264 690	8%	37%
Saku vald	26 220	31 274	34 320	35 328	31%	35%
**Saue vald	224 950	311 996	561 526	605 167	150%	169%
Viimsi vald	603 050	613 689	736 778	945 562	22%	57%
***Lääne-Harju vald	56 480	65 818	178 691	352 584	216%	524%
Liikmemaks	114 374	168 836	160 208	160 208	40%	40%
Muud tulud	29 194	55 194	258 196	57 977	784%	99%
Riigi dotatsioon	2 648 436	8 282 268	12 981 813	17 436 227	390%	558%

3.3.3. ELRON

Elroni tegevuse rahastamine toimub kahest allikast: riigieelarvest ja piletitulust. Sarnaselt PEÜTKile on ka need allikad omavahel seotud - mida rohkem teenib Elron piletitulu, seda väiksem on riigipoolne dotatsioon reisijateveole. **Olulisena saab välja tuua, et kui Elron ei peaks maksma eraldi taristutasusid (mida teistel ühistranspordi liikidel ei ole), siis oleks vajalik riigi toetus reisijateveoks ca 4 korda väiksem kui täna, jäädes erinevatel aastatel 2-5 miljoni euro piiresse.** Piletitulu osakaal Elronis on võrreldes teiste ühistranspordi teenuse pakkujatega selgelt kõrgem, ca 48%. Kohalike omavalistuste dotatsioon oma elanike piletite soodustuste pakkumiseks on ca 2,2 miljonit eurot, mis on 16% kogu piletitulust. Aastatega on kõikide KOVide panus rongiliikluse doteerimiseks suurenenud.

TABEL 8 ELRONI EELARVE

KULU/TULU	Eurot aastas (2017)	Eurot aastas (2018)	Eurot aastas (2019)	Eurot aastas (2020)	Muutus (2017/ 2019)	Muutus (2017/ 2020)
Ärikulu, sh	34 000 000	44 800 000	46 400 000	46 338 514	36%	36%
taristutasu	11 405 300	19 583 900	19 914 600	19 703 108	75%	73%
muud kulud	22 594 700	25 216 100	26 485 400	26 635 407	17%	18%
Ärikulu Tallinna regioonis⁴⁴, sh	13 800 616	18 184 341	18 833 782	18 808 825	36%	36%
taristutasu ⁴⁵	6 070 643	10 423 826	10 599 847	10 487 276	75%	73%
muud kulud	7 729 973	7 760 515	8 233 936	8 321 549	7%	8%
Piletitulu	13 200 000	15 900 000	18 600 000	13 729 704	41%	4%
Piletitulu Tallinna regioonis⁴⁶, sh	5 808 000	6 996 000	8 184 000	6 041 070	41%	4%
KOV poolt finantseeritud, sh	1 329 914	1 876 261	2 195 133	2 236 033	65%	68%
Tallinn	1 220 000	1 635 000	1 805 000	1 701 000	48%	39%

⁴⁴ 2020.a oli Elronil 5,2 mln rongikilomeetrit: 2,7 mln Tallinna regioonis ja 2,5 mln mujal. Tallinna regioonis oli rongikilomeetreid ca 52%. 2020.a moodustas ärikulu Tallinna regioonis 41% kogu ärikulust. Sama suurusjärguga arvestatakse ka eelnevatel aastatel. Kulused on TLN regioonis vähem kui 52%, sest TLN regioonis on peamiselt elektrirongid, millega kaasnevad väiksemad kulud.

⁴⁵ 2020.a moodustas taristutasu Tallinna regioonis 53% kogu taristutasust. Sama suurusjärguga arvestatakse ka eelnevatel aastatel.

⁴⁶ 2020.a teenis Elron tulu 13,7 mln eurot: Tallinna regioonis 6 mln eurot ja mujal 7,7 mln eurot. St kogutulust teenis Elron Tallinna regioonis 44%. Sama suurusjärguga arvestatakse ka eelnevatel aastatel. Tulu TLN regioonis on väiksem kui 52%, sest pikad liinid on tulusamad.

Saue	71 676	189 554	291 573	293 622	307%	310%
Raasiku	38 238	44 583	57 618	48 048	51%	26%
Saku	0	7 124	26 814	25 766	276%	262%
Lääne-Harju	0	0	14 128	167 596	0%	1086%
piletitulu ilma kov osaluseta	11 870 086	14 023 739	16 404 867	11 493 671	38%	-30%
Riigi toetus reisijateveoks, sh	15 500 000	22 100 000	21 200 000	24 040 357	37%	55%
toetus reisijateveoks proportsionaalselt Tallinna regioonis	8 060 000	11 492 000	11 024 000	12 500 985	37%	55%
Riigi toetus veeremi soetamiseks, sh	10 100 000	15 600 000	17 500 000	8 595 486	73%	-15%
toetus veeremi soetamiseks proportsionaalselt Tallinna regioonis	5 252 000	8 112 000	9 100 000	4 469 653	73%	-15%

* - seoses taristu kasutustasude meetodika muutmisega kasvasid kulud taristule 2018. aastal ning edaspidi enam kui 8 MEURi võrra, sama summa võrra oli siis ka toetuse vajadus alates 2018. a suurem.

** - 2018. aastal tasuti erakorralisi kapitalirendimakseid summas 5,5 MEURi.

*** - 2019. aastal tasuti erakorralisi kapitalirendimakseid summas 8,0 MEURi.

3.3.4. PROBLEEMID FINANTSEERIMISEL

Finantseerimise peamiseks probleemiks on keskse korralduse puudumine ja terviku vaates analüüsitud otsuste tegemine. Kuna korralduslikult ei ole ühtegi astutust, kes Tallinna piirkonna ühistranspordi korralduse eest vastutaks, siis on ka finantseerimisotsuste tegemine erinevate organisatsioonide kätes. **Summad ühistranspordiks kasvavad aasta-aastalt, samas kasutajate arvu muudatusi see kaasa toonud ei ole.** Ühelt poolt on ÜT kasutajad selle kvaliteediga võrdlemisi rahul, samas ei too see uusi sõitjaid juurde vaid pigem kasvab autode ja nendega liikuda eelistavate inimeste arv.

Ühistranspordi finantseerimine on olnud ka poliitiliste otsuste tegemise kohaks. Tasuta ühistranspordi kehtestamine, sõidusoodustuste tegemine jms on sageli rakendatud valmislubaduste vankri ette, mis alati oodatud kasu valdkonna arengule ei too. Tasuta asju siiski olemas ei ole ja see tähendab, et katteallikad tuleb leida osapoolte endi eelarvetest. Samas on näha, et strateegilisel tasemel plaanide elluviimiseks alati vahendeid ei leidu (rakendusplaanid on vahest puudu) ja nii tekib kahtlusi, kas kõike planeeritud on siiski võimalik ellu viia ning kuidas on tegevuste elluviimine osapoolte vahel omavaheliselt koordineeritud.

Organisatsiooniline killustatus, erinevad finantseerimisallikad ja ühetaolise lähenemise puudumine finantseerimises osalemises (nt KOVid) on loonud olukorra, kus rahastaja käes on ka otsustusõigus ja head koostööd omavahel ei tehta. **Üheks hea koostöö eelduseks on see, et ollakse valmis õiglasemates osakaaludes ühistransporti finantseerima ja investeerima, täna see nii ei ole.** Samas võib välja tuua ka selle, et näiteks Harjumaa Omavalitsuste Liidul puudub eelarve valdkonna arengusse panustamiseks, ka maakonnastrateegias kokkulepitud tegevuste elluviimiseks sageli vahendid puuduvad.

Lisaks ÜT kiirusele, veeremile ja graafikutele on vaja panustada nii peatustesse, kui ka ÜT sõlmedesse, nii ligipääsetavusse kui peatuste mugavusse ja seal olevatesse teenustesse (sh jalgrattaparklad jne). See tähendab kompaktsid läbimõelduid rahastusotsuseid, et saavutada modaalne nihe ÜT kasuks ja analüüsi, mida see tulevikus süsteemi ülalpidamise osas tähendab.

3.4. TSONEERIMINE JA HINNASTAMINE

Tallinna regioonis puuduvad ühtsed tzoneerimis- ja hinnastamispehimohtted. Tallinna linnatransport ei ole tzoneeritud. Selleks ei ole hetkel ka vajadust, kuna linlastele on uhistransport tasuta. Vestluses PEÜTK ja Elroni esindajatega nenditi, et mingil ajahetkel olid kahe osapoole tsoonid enam-vahem samad, kuid kuna neid ei vaadata koos, siis tana see nii ei ole. Nt on Klooga, Kloogaranna ja Klooga aedlinna peatused Elroni neljandas tsoonis, PEÜTK-I aga kolmandas; Aruküla on Elronil kolmandas, PEÜTK-I teises tsoonis. Ühtsete tsoonide puudumine muudab ebamugavaks erinevate uhistranspordiliikide riskasutamise ja võib kasutajates segadust tekitada.

Elroni teeninduspiirkond jaguneb kokku viieks tsooniks, nendest neli on Tallinna regioonis. Elroni rongide teenindatavate peatuste sõidutsoonidesse⁴⁷ jagunemise aluseks on majandus- ja taristuministri määrus. Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse piletitsoonid on Transpordiameti peadirektori käskkirja alusel jaotatud seitsmeks, millest esimesed viis asuvad Tallinna regiooni territooriumil. Täpsem tsoonikaart on toodud Lisa 1.

3.4.1. PILETISÜSTEEMID JA HINNAD

Viimased suuremad muudatused uhistranspordi hindades tehti 2018. aastal, mil Maanteeamet kehtestas üle-eestilise tasuta sõiduõiguse avalikel maakonnabussiliinidel. Erandiks on Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse teenindatav piirkond ja Pärnu maakond, kus otsustati, et bussisõit on tasuta üksnes kuni 19-aastastele noortele ning alates 63-aastastele eakatele. Siiski korrigeeriti sel ajal ka hindu, muutes kuupileteid soodsamaks.

Elroni ja Tallinna ühispiletitele kehtivad Tallinna Linnavalitsusega sõlmitud kokkuleppe alusel ASI

Eesti Liinirongid kehtestatud hinnad, Tallinna elanikele on Tallinna piires rongisõit tasuta. Elroni piletid jagunevad ühe korra piletik, perioodipiletik, grupipiletik ning kohaliku omavalitsuse soodustusega piletik.⁴⁸ Ekspressrongidel võivad hinnad nädalapäeviti erineda – see hinnapoliitika võeti kasutusele 2019. aasta augustist, et vähendada Tallinna-Tartu ekspressrongides ülerahvastatuse probleemi.⁴⁹ Elroni kohaliku omavalitsuse soodustusega pileтите kohta leiab täpsemat teavet vastavate valdade kodulehtedelt. Näiteks pakutakse sõidusoodustusi Saue valla õpilastele kooli ja kodu vahel reisimiseks ning rongisõit Saue valla elanikele on valla piires tasuta.⁵⁰ Saku vallas elavad õpilased saavad alates septembrikuust kuni jaanipäevani valla territooriumil rongi ja bussiga tasuta sõita.⁵¹ Elroni läänesuuna rongides kehtib I kuni IV tsoonis rahvastikuregistrijärgsetele Lääne-Harju valla elanikele sõidusoodustus 60%.⁵²

Maakonnaliinidel, Elroni rongides ja ka Tallinna linnaliinidel on võimalik osta nii üksipileteid kui ka kuukaarte. Näiteks Tallinna uhistranspordisüsteemis on mittetallinlastele kasutusel viis erinevat

Tallinna regioonis puuduvad uhistranspordiliikide ülesed ühtsed sõidu hinnastamise pehimohtted. Samas on erinevad uhistranspordi pakkujad teinud koostööd ning loonud ühispileteid (näiteks Tallinna linna ja Elroni ühised perioodipiletid). Kuna piletihinnad transpordiliikides ja piirkondades erinevad, siis konkureerivad erinevad transpordiliigid omavahel.

⁴⁷ <https://www.elron.ee/wp-content/uploads/2013/11/tsoonid.pdf>

⁴⁸ Piletiinfo, Elron <https://elron.ee/piletiinfo/piletid>

⁴⁹ <https://www.err.ee/967000/rongisoit-laks-kallimaks>

⁵⁰ Sõidusoodustused, Saue vald <https://sauevald.ee/soidusoodustused>

⁵¹ Tasuta vallasisene transport, Saku vald

⁵² Transport, Lääne-Harju vald <https://laaneharju.ee/bussitransport>

piletiliiki: tunnipiletid, perioodipiletid, Elroni ja Tallinna ühispiletid, Tallinna-Harjumaa ühispiletid ning Tallinn Cardi piletid (eelkõige turistidele mõeldud kaart, mille soetamisel on ühistranspordis sõitmine tasuta). Piletiliikide täpsem jagunemine koos hindadega on toodud Tallinna Linnavolikogu määruses „Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad“⁵³ ja Tallinna linna kodulehel⁵⁴. Täpsem info piletihindade kohta on leitav veebirakendusest www.pilet.ee. Piletihindade näited ja võrdlus on toodud tabelis:

TABEL 9 HINNAD TALLINNA PIIRKONNAS CA 20 KM KAUGUSELE (SAUE)

TINGIMUS	1-KORRA VÕI -TUNNI PILET	1-KUU PILET (KEHTIVUSAEG 30 PÄEVA)	1-AASTA PILET (12 X 1-KUU PILET) ⁵⁵
Bussiga tallinlane* <i>*maakonnaliini bussipiletite hinnad; Tallinna ÜT tasuta</i>	1,28 eurot (bussist ostes 1,6 eurot)	24 eurot	288 eurot
Bussiga mittetallinlane	2,78 või 3,1 eurot (1,28 eurot (bussist ostes 1,6 eurot) + 1,5 eurot ⁵⁶)* <i>*maakonnaliini bussipilet ja Tallinna ÜT pilet</i>	37,6 eurot* <i>*maakonnaliini ja Tallinna ÜT ühispilet</i>	451,2 eurot
Rongiga tallinlane* <i>*Elroni piletid; Tallinna ÜT tasuta</i>	1,19 eurot (rongist ostes 1,4 eurot)	27,72 eurot	332,64 eurot
Rongiga mittetallinlane	3,29 või 3,6 eurot (1,79 eurot (rongist ostes 2,1 eurot) + 1,5 eurot)* <i>*Elroni pilet ja Tallinna ÜT pilet</i>	56,58 eurot* <i>*Elroni ja Tallinna ÜT ühispilet sauelane: 59,49 eurot (29,49 eurot + 30 eurot (Tallinna ÜT))⁵⁷</i>	678,96 eurot
Tallinlane bussi ja rongiga	<i>ei kohaldu</i>	51,72 eurot* <i>*maakonnaliini bussi kuupilet ja Elroni kuupilet; Tallinna ÜT tasuta</i>	620,64 eurot

⁵³ Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad (<https://www.riigiteataja.ee/akt/421112014014?leiaKehtiv#para3>)

⁵⁴ <https://www.tallinn.ee/pilet/g10155>

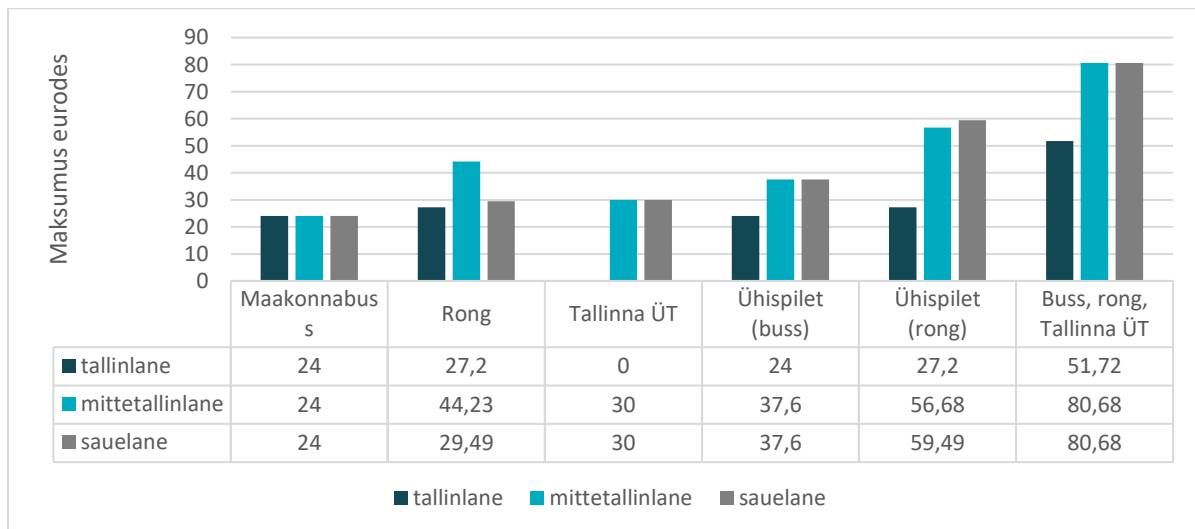
⁵⁵ 1-aasta piletit Tallinna piirkonnas ei pakuta.

⁵⁶ Tallinna ühistranspordi ühe tunni pilet. Tallinna piirkonnas ei ole võimalik osta ühispiletit lühemaks perioodiks kui 30 päeva.

⁵⁷ Saue valla elanikul, kel on vaja lisaks liigelda Tallinna linnas sees (st kasutada Tallinna ühistransporti), on soodsam osta mittetallinlase Elroni ja Tallinna ühistranspordi 30 päeva ühispilet kui kasutada Saue valla elaniku soodustust ja osta eraldi juurde Tallinna ühistranspordi kuupilet.

Mittetallinlane bussi ja rongiga	<i>ei kohaldu</i>	Buss (maakonnaliin): 24 eurot Rong: 44,23 eurot (saelane 29,49 eurot) Tallinna ÜT: 30 eurot Ühispilet (buss): 37,6 eurot Ühispilet (rong): 56,68 eurot Soodsaim kombinatsioon (buss, rong, Tallinna ÜT): 80,68 eurot	968,16 eurot
---	-------------------	--	--------------

JOONIS 6 TALLINNA PIIRKONNAS 1-KUU PILET CA 20 KM KAUGUSELE (SAUE)



3.4.2. TASUTA ÜHISTRANSPOORT TALLINNAS

Tallinnas ja mujal maakondades on ühistranspordi kasutamine tasuta. Kui enamus maakondades (erandiks Pärnu ja Harjumaa) kehtib tasuta sõiduõigus 2018. aastast, siis Tallinnas on see võimalus loodud 2013. aastast. Tasuta saavad sõita kõik linnakodanikud, aga ka õpilased (kuni 19 aastased k.a) ning 65-aastased ja vanemad isikud, kelle registreeritud elukoht on Eesti Vabariik. Kellel tasuta sõiduõigus ei kehti, need peavad ostma pileti. Tallinna linna ühistranspordi korraldamise eelarves moodustab piletitulu ca 7% (2019. aastal). Kui võtta arvesse, et enne tasuta ÜT kehtestamist oli piletitulu osakaal ca 28% eelarvest, siis jääb igal aastal Tallinna linnal saamata ca 16 miljonit eurot.

TABEL 10 PILETITULU TALLINNA ÜHISTRANSPOORDI EELARVES⁵⁸

KULU/TULU	EUROT AASTAS (2017)	EUROT AASTAS (2018)	EUROT AASTAS (2019)	EUROT AASTAS (2020)
Tallinna ÜT eelarve	67 700 000	71 200 000	76 550 000	79 460 000
Piletitulu (ilma KM)	4 080 000	4 630 000	4 990 000	2 670 000
Piletitulu osakaal eelarvest	6%	7%	7%	3%
TLN potentsiaalne piletitulu ⁵⁹	18 956 000	19 936 000	21 434 000	22 248 800
TLN eelarve, kui ei oleks tasuta ÜT	48 744 000	51 264 000	55 116 000	57 211 200

⁵⁸ Allikas: Tallinna Transpordiamet

⁵⁹ arvutusel on lähtunud varasemast praktikast, mil enne tasuta ÜT kehtestamist kattis piletitulu ca 28% TLN linna transpordi kuludest (allikas: Tallinna Transpordiamet)

Harju maakonna arengustrateegias 2035+ nenditakse, et täies ulatuses kõikidele ühistranspordi kasutajatele (olenemata transpordi liigist) tähendaks tasuta transport nõudluse hüppelist kasvu, mille doteerimiseks aga ei oleks riigil raha. Teisalt ei ole seda väidet siiski Tallinna linna näide tõestanud — **ühistranspordi kasutajate arv ei ole oluliselt suurenenud vaid jäänud 5 aasta jooksul (aastad 2015-2019) samasse suurusjärku, ca 141-143 miljonit sõitu aastas.** See annab alust arvata, et need, kes juba ühistranspordi kasutavad, teevad enam sõite ja uusi kasutajaid juurde ei tule, pigem jääb erinevaid kasutajaid vähemaks. Seda ilmestab ka Tallinna elanike liikumisviiside graafik (vt Joonis 3). Ühtlasi on andmetelt näha, et 2013. aastal, mil Tallinn kehtestas tasuta ühistranspordi kasutusõiguse oma elanikele, tõusis kasutajate arv 7%, kuid 2014. aastal langes see 9% madalamale ja see langustrend on jätkunud. Detailseid andmeid, kas ÜT kasutajate arv suurenes uute kasutajate arvelt või mitte, ei ole võimalik leida. Samas märgivad vestlustes mitmed kohalike omavalistuste esindajad, et nende valla registreeritud elanike arv langes tasuta ühistranspordi kehtestamise ajal, kuna oli inimesi, kes registreerisid end Tallinna elanikuks, et saada tasuta ühistranspordi. Siiski ei olnud selliste elanike arv märkimisväärne (täpseid numbreid ei ole teada, nimetati ca 20-50 elanikku ühest vallast). Ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi ja liikuvuskava raames läbi viidud ITF/OECD uuringu⁶⁰ kohaselt on **tasuta ühistranspordi poliitika toonud kaasa tulude vähenemise, ilma et ühistranspordi kasutavate inimeste hulk oleks suurenenud.**

IT valdkonna ettevõtjad toovad välja, et tuleb arvestada, et tasuta transpordi pakkumine võib pärssida ka valdkonna arengut. **Transpordi valdkonnas oleks vaja uusi ärimudeleid, mida on praeguses situatsioonis, kus mitmel pool ei tule inimesel sõidu eest tasuda, keeruline ellu viia (või riiki meelitada), sest ettevõtetel puudub tänu sellele ärihuvi.** See tähendab, et kuigi alguses võib tasuta transpordist tulla kasutajate arvu kasv, siis pikas perspektiivis võib see kaasa tuua kommertsveo kadumise ja teenuse halvenemise ehk reisijate arvu vähenemise.

Olgugi et ühistranspordi tänased kasutajad on teenusega võrdlemisi rahulolevad, võib nende hinnang olla mõneti moonutatud just selle tõttu, et pakutav teenus on tasuta. Intervjueeritavad nendivad, et inimestel võib küsitlusele vastates olla psühholoogiliselt raske anda negatiivset hinnangut teenusele, mille eest ta ei maksa. Samas kui kasutaja peaks pileti ostma, siis tekib tal moraalne õigus paremat teenust nõuda ja seeläbi teenusepakkujat valdkonna arengusse investeerima „sundida“.

⁶⁰ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/passenger-mobility-goods-transport-estonia.pdf>

4. HELSINGI

4.1. PIIRKONNA TUTVUSTUS

Helsingi ühistranspordi piirkond hõlmab Helsingi, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula omavalitsusi, mille maa-ala on kokku umbes 3700 km². Piirkonnas elab kokku ligikaudu 1,49 miljonit inimest. Täpsem ülevaade omavalitsuste elanike arvust ja rahvastikutihedusest on näidatud alljärgnevas tabelis.

TABEL 11 HELSINGI ÜHISTRANSPORDI PIIRKONNA OMAVALITSUSED

OMAVALITSUS	ELANIKE ARV ⁶¹	MAA-ALA SUURUS	RAHVASTIKUTIHEDUS
Helsingi ⁶²	648 042	719 km ² , sh veeala 502 km ²	2986 in/ km ²
Espoo ⁶³	289 731	528 km ² , sh veeala 216 km ²	928 in/ km ²
Vantaa ⁶⁴	233 775	240,35 km ² , sh veeala 1,98 km ²	981 in/ km ²
Kauniainen ⁶⁵	9624	6 km ²	1604 in/ km ²
Kerava	36 756	30,8 km ²	1193 in/ km ²
Kirkkonummi	39 586	1016,01 km ²	39 in/ km ²
Sipoo	21 170	698,6 km ² , sh veeala 359 km ²	62 in/ km ²
Siuntio	6145	266,1 km ²	23 in/ km ²
Tuusula	38 599	225,4 km ² , sh veeala 5,95 km ²	176 in/ km ²

⁶¹ Soome linnad ja vallad. (<https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot>)

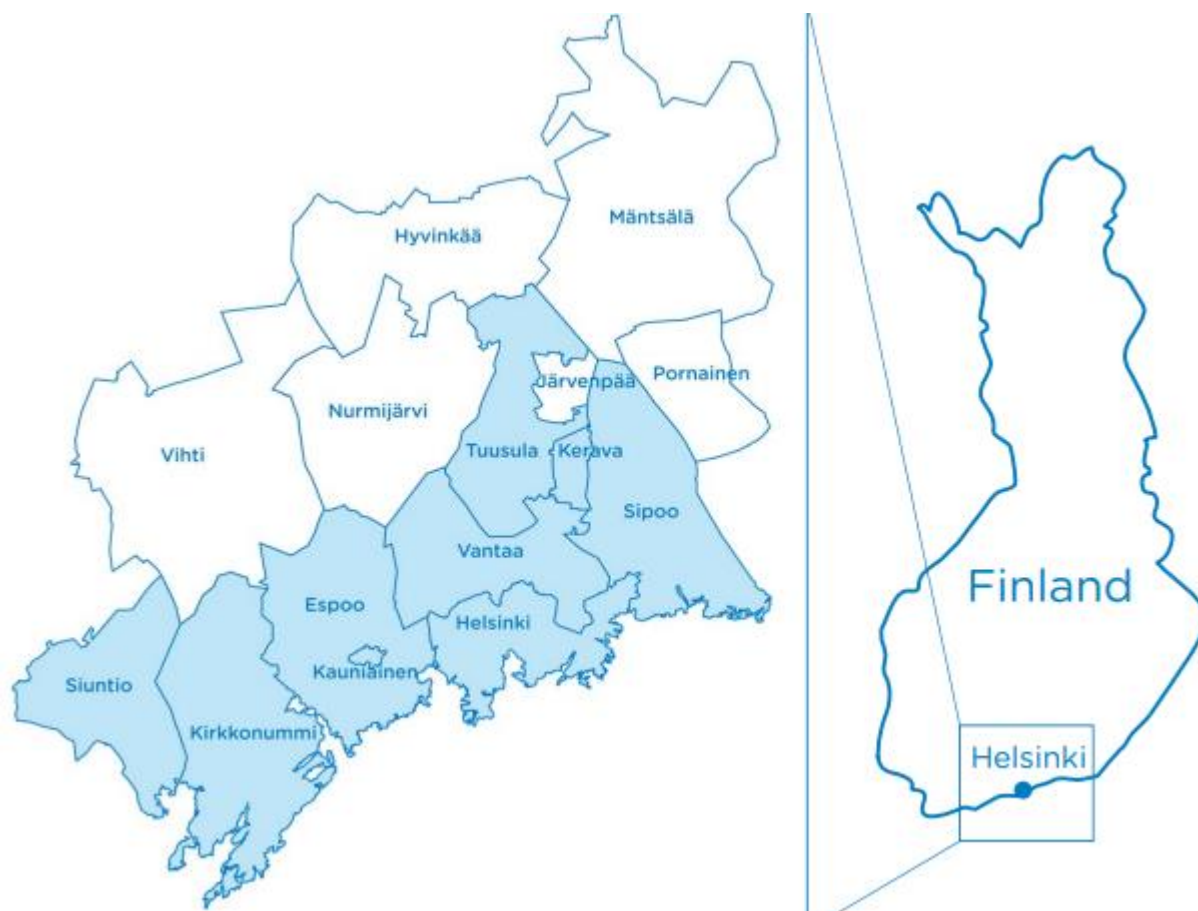
⁶² https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/19_06_14_HKI-taskutilasto2019_eng_w.pdf

⁶³ [https://www.espoo.fi/en-US/City of Espoo/Information about Espoo](https://www.espoo.fi/en-US/City%20of%20Espoo/Information%20about%20Espoo)

⁶⁴ [https://www.vantaa.fi/administration and economy/vantaa information/vantaa in brief](https://www.vantaa.fi/administration%20and%20economy/vantaa%20information/vantaa%20in%20brief)

⁶⁵ [https://www.kauniainen.fi/en/the city and public decision-making/facts about kauniainen](https://www.kauniainen.fi/en/the%20city%20and%20public%20decision-making/facts%20about%20kauniainen)

JOONIS 8 HSL TEGEVUSPIIRKOND



4.1.1. ÜHISTRANSPORDI LIIGID JA KASUTATAVUS

Helsingi regiooni ühistranspordisüsteem koosneb paljudest erinevatest transpordiliikidest. Süsteemis kasutatakse transpordivahenditena busse, tramme, metrood, ronge, linnarattaid ja Suomenlinna praami. Peamiselt tugineb Helsingi süsteem just rongi- ja bussiliiklusel.⁶⁶

Bussiliiklus on levinud kogu piirkonnas ning hõlmab ligikaudu 5 500 bussipeatust. Trammid liikleavad peamiselt Helsingi linnas, kuid trammivõrgustik on tihe ning hõlmab 262 peatust. Metrooga on võimalik liikuda Helsingi kesklinnast ida suunas asuvatesse eeslinnadesse. Olemasolevasse metroovõrgustikku kuulub 17 jaama. Uus läänesuuna metrooliini, mis ühendab Helsingi kesklinna Lõuna-Espoo piirkonnaga, ei ole veel kasutuses. Piirkonna raudteevõrgustik hargneb Helsingi kesklinnast põhja suunas Vantaa-Kerava poole ja lääne suunas Espoo-Kirkkonummi poole. Kolmas rongiliini ühendab eelnimetatud põhja- ja läneliini ning võimaldab ligipääsu Vantaas asuvale lennujaamale. Rongivõrgustik hõlmab 38 rongijaama.

Mitme linnapiirkonnast eemal asuvate metroo- ja rongijaama juurde on loodud pargi-ja-reisi võimalus, mille eesmärk on vähendada autode osakaalu kesklinna liikluses, hõlbustades pendelränneid Helsingi linna ja piirkonna teiste keskuste vahel.⁶⁷

⁶⁶ <https://www.hel.fi/helsinki/en/maps-and-transport/transport/planning/>

⁶⁷ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/shared-mobility-simulations-helsinki.pdf>

TABEL 12 HELSINGI PIIRKONNA ÜHISTRANSPOORDI KASUTATAVUS

KRITEERIUM	HELSINGI PIIRKOND
Ühistranspordi kasutajate arv (2017)	374,7 miljonit, sh: <ul style="list-style-type: none"> • Bussiga 180,1 miljonit • Metroo 67,5 miljonit • Rong 64,8 miljonit • Tramm 60,2 miljonit • Praam 2,1 miljonit
Sõitude arv elaniku kohta (2019) ⁶⁸	261
Linnarataste arv (2018)	2550
Pargi-ja-reisi kasutajate osakaal metroo ja rongiga reisijatest	7%
Kasutajate rahulolu ühistranspordiga	89,5%

Ühistransport mängib olulist rolli Helsingi piirkonna liikuvuses, eeskätt Helsingi omavalitsuse puhul, kus see on jalgsi liikumise järel enimkasutatav alternatiiv. 2018. aastal tehti Helsingi linnas üle kolmandiku (36%) kõikidest käikudest jalgsi, 19% isikliku autoga ning 11% jalgrattaga.⁶⁹ Ühistranspordi osakaal kõikidest reisidest on 33%, sh kõikidest käikudest 13% tehti bussiga, 10% metrooga, 7% trammiga ning 3% rongiga. Lisaks saab laenutada ka linnarattaid. Linnarattad moodustavad osa kogu Helsingi ühistranspordi süsteemist. Linnarattajaamad, jalgrataste kättesaadavus ja marsruuditeave on lisatud Helsingi regiooni transpordi (HSL) veebipõhises sõiduplaanis. Rattaid saab laenutada aprillist kuni oktoobri lõpuni ja ühistranspordi kaardiga saab ratas tasuta kasutada kuni 30 minutit, pikemate sõitude korral tuleb selle eest lisatasu maksta.

Helsingi regiooni ühistranspordis tehti 2019. aastal enam kui 390 miljonit sõitu. 2020. aastal on ühistranspordi kasutamist oluliselt mõjutanud koroonaviiruse pandeemia, kuna eelneva aastaga võrreldes on reisijate arv ligi 40% väiksem. Kõige enam sõidetakse bussiga,⁷⁰ ent kõige rohkem on suurenenud rongitranspordi osakaal.⁷¹ Kui eelmine aasta välja arvata, siis iga-aastaselt on kasutajate arv kasvanud ca 2% (alates 2010. aastast).

Ühistranspordi kasutajad Helsingis hindavad eelkõige transporditeenuse usaldusväärsust, rahulolu ühistransporditeenusega on 89,5% (2020). 2019. aastal osutati nädalapäeviti üle 26 000 sõiduteenuse enam kui 300 erineval liinil. Ühistranspordi korraldamisel tagatakse piirkonna kaetus ja realistikud sõidugraafikud. Ümberistumised on tehtud võimalikult sujuvaks, turvaliseks ja lihtsaks.

Kõige olulisem, millele tähelepanu pööratakse, on ühistranspordi teenuskvaliteet. Inimesed vahetavad auto ühistranspordi vastu juhul, kui see on piisavalt konkurentsivõimeline. See tähendab, et ÜT peab olema kiire, mugav kasutada, sh ümberistumise võimalused. Seega HSL tegeleb eelkõige kasutusmugavuse suurendamisega ja teenustaseme tõstmisega ning on veendunud, et tasuta transport ei tooks inimesi ÜT kasutama, mille tõttu seda võimalust hetkel ei kaaluta.

⁶⁸ 2019. aastal tehti ca 390 miljonit sõitu, elanike arv piirkonnas 1,49 miljonit.

⁶⁹ Helsinki facts and figures 2019. (https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/19_06_14_HKI-taskutilasto2019_eng_w.pdf)

⁷⁰ Helsingi Regioonitransport. (<https://www.hsl.fi/en/hsl/hsl-as-an-organization>)

⁷¹ Helsingi ühistranspordi planeerimine. (<https://www.hel.fi/helsinki/en/maps-and-transport/transport/planning/>)

4.1.2. OLULISEM INFRASTUKTUUR

Helsingi regiooni ühistranspordi sõlmed ja peatused on jaotatud järgmistesse kategooriatesse – üleriigilise tähtsusega multimodaalsed ühistranspordisõlmed (reisikeskused), suuremate linnade kohaliku ja regionaalse tähtsusega ühistranspordi sõlmed (kesklinna terminalid), bussijaamad, vallakeskuste peatused, transpordisõlmede peatused ja muud peatused.⁷²

Piirkonna peamised transpordisõlmed on järgmised:

- Helsingis Pasila, Herttoniemi, Itäkeskus ja Malmi;
- Espoos Espoo keskus, Espoonlahti, Leppävaara, Matinkylä ja Tapiola;
- Vantaas Myyrmäki ja Tikkurila;
- Kauniainen Kauniainen keskus;
- Keravas Kerava kesklinn;
- Kirkkonummi Kirkkonummi keskus.

Lisaks ülalnimetatud transpordisõlmedele on olulisel kohal raudteejaamad ja piirkondadevaheliste liinide ümberistumispeatused. Peatuste infrastruktuuri ja koostoimet planeerib terviklikult vaatest Helsingi Regioonitransport (HSL), aga kuna peatused on kohalike omavalitsuste omad, siis toimub nendega tihe koostöö ja läbirääkimine, et plaane oleks võimalik realiseerida ja kohalik omavalitsus leiaks võimalused plaanide rahastamiseks.

Tänavate linnatranspordivõrgu infrastruktuur, sealhulgas peatused, bussiterminalid ja trammirajad, on kohalike omavalitsuste omandis ja hallata. Metroovõrk kuulub linna juhitavatele ettevõtetele ja seda haldab Helsingi linnatranspordi operaator HKL. Raudteeinfrastruktuur koos platvormidega on riigi infrastruktuuri ameti omandis ja hallata, samuti ka riigimaanteed ja nende ääres paiknevad bussipeatused. Raudteejaama rajatiste omandiõigus on väga mitmekesine, hooned on linnade, riikliku raudtee-ettevõtja VR-i, riigiasutuste ja ka kinnisvarafirmade omanduses.

Maakasutuse, eluaseme ja transpordi integreeritud pikaajaliseks kavandamiseks Helsingi piirkonnas on väljakujunenud protsess, mida nimetatakse MALiks. Seda planeerimisprotsessi korratakse 4-5-aastase tsükliga ja kavandatud planeerimis periood on 25 aastat. Kõik suuremad investeeringud ja transpordivõrkude strateegiline planeerimine peaksid olema kaasatud ja järgima seda plaani, mis on koostatud laialtavalikult riigi, piirkondlike ja kohalike omavalitsuste, erinevate sidusrühmade ja kodanike osalusel. HSL vastutab selle planeerimisprotsessi koordineerimise, hõlbustamise, uurimise ja mõju hindamise eest.

Iga suurema infrastruktuuri investeerimisprojekti rakendamise ajakava, prioriteetide järjekord ja jagatud rahastamise kord kinnitatakse MAL-protsessis, mille tulemused kinnitatakse Transpordiministeeriumi ja omavalitsuste vahelise lepinguga. Transpordiprojektide riikliku rahastamise osakaal varieerub igal üksikjuhul sõltuvalt mõjust piirkondlikele, riiklikele ja rahvusvahelistele ühendustele. Selle proportsiooni leidmiseks puudub konkreetne meetodika, see on otsustajate pika ja sageli segaste läbirääkimiste, poliitilise surve ja kauplemise tulemus.

4.1.3. ÕIGUSRAAMISTIK

Olulisematest õigusaktidest saab välja tuua riigihangete seadusandlust, mis tugineb ELi hankedirektiividele ja transporditeenuste seadusele. Helsingi regiooni transpordisüsteemi kava (HSJ) põhineb regionaalarengu seadusel ja HSLi põhikirjal. Soomes ei ole seadust, mis ütleks, et kohalikud

⁷² Ühistranspordi planeerimise ja korraldamise head praktikad Euroopas.

(https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/02_euroopaheadpraktikad_yhistransport_marts2020.pdf)

omavalitsused või regioonid peavad tegelema ühistranspordi korraldusega. Küll aga rakendub selle teenuse korraldamisel avalike teenuste osutamise regulatsioon. Lisaks sellele on kindlaks määratud, et Helsingi, Espoo ja Vantaa peavad ühistransporti korraldama koos. See tähendab, et teatav kohustus mingeid piirkondi tervikuna käsitleda, on loodud läbi õigusraami (Helsingi pealinna omavalitsuste jäätmekäitluse ja ühistranspordi koostöö seaduses (829/2009), on ühistransporditeenuste korraldamine Helsingi regioonis (sh teiste hulgas Helsingi, Espoo ja Vantaa) HSLi roll). Täna kuulub HSLi koosseisu lisaks nimetatud kolmele kohalikule omavalitsusele veel kuus vabatahtlikult liitunud KOV-i.

4.2. JUHTIMISKORRALDUSE KIRJELDUS

Riiklikul tasandil vastutab transpordisüsteemi ja transporditeenuste, sh ühistranspordi arendamise eest Traficom⁷³. Traficomi missiooniks on luua ühendused, mis hoiavad inimesed, andmed ja kaubad sujuvalt, turvaliselt ja jätkusuutlikult liikumises.

ELY-keskused⁷⁴ osalevad aktiivselt oma regioonide töö korraldamises, tehes koostööd piirkondlike volikogude, omavalitsuste ja Soome Transpordiagentuuriga. Ühistranspordiga seoses vastutavad ELY-keskused koos teiste osapooltega ühistransporditeenuste kättesaadavuse eest ja aitavad luua sujuvalt toimiva ühistranspordisüsteemi aluseid. Lisaks vastutatakse maantee põhise ühistranspordi hangete, litsentside haldamise, planeerimise ja rahastamise eest.

Helsingi Regioonitransport (HSL)⁷⁵ on piirkondlik agentuur, mis korraldab Helsingi, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula omavalitsuste ühistransporti. Teistel organisatsioonidel Helsingi regioonis ühistranspordi korraldamise rolli ei ole. HSL haldab Helsingi piirkondlikku ühistransporti 2010. aastast.

Rongiliinid, mis jäävad HSLi piirkonnast välja, jagunevad Transpordiministeeriumi ja VR-i (riigile kuuluv ettevõtte) vahelise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise teenuseks. See tähendab, et sõlmitud on otseleping, milles määratletakse teenuse pakkumise kohustused ja vastav subsidium ja VR-i omal vastutusel osutatavad kommertsteenused. Lõuna-Soome pendelrongi ja piirkondliku rongi teenused on selle lepingu osaks. Piirkondlikel rongiliinidel Helsingist Riihimäki ja Lahtisse on HSL ja VR sõlminud kahepoolse kokkulepe piletimüügi kohta, kus mõlema organisatsiooni piletid kehtivad kõigil lähiringidel, mis liiguvad HSL-i territooriumil ning teineteise liinidel tehtud sõitude eest makstakse teineteisele hüvitist. Linnadevahelised kiirrongid nagu Helsingi-Turu ei kuulu sellesse lepingusse, seega HSL piletid ei kehti kiirrongides, isegi kui nad peatuvad HSL-i piirkonnas.

TABEL 13 JUHTIMISKORRALDUSE JAOTUS

ORGANISATSIION	ÜLESANDED
Traficom (The Finnish Transport and Communications Agency)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordineerib erinevate asutuste ühistranspordialast tegevust, riiklikke ühistranspordi arendusprojekte ja riiklikku ühistranspordi koostöökomisjoni (Jousi komisjon). 2. Tegeleb piletimüügi- ja maksesüsteemide integreerimise edendamisega. 3. Haldab piirkondlike ühistranspordikorraldajate (sh suuremate linnade) riiklikke toetuste jagamise kvote.

⁷³ Traficom koduleht. (<https://www.traficom.fi/en/traficom/about-traficom/organisation>)

⁷⁴ ELY-keskuste koduleht. (<https://www.ely-keskus.fi/en/web/ely-en/transport>)

⁷⁵ HSL koduleht. (<https://www.hsl.fi/en/hsl/hsl-as-an-organization>)

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Haldab riiklikku reisiplaneerijat Matka.fi ja ühistranspordi infosüsteemide arendamist. 5. Jälgib liikuvuse nõudlust ja pakkumist ning koostab statistikat ühistranspordi kohta. 6. Liikennefakta.fi kaudu pakub ajakohast teavet kogu transpordisüsteemi kohta.
Soome transpordiinfrastruktuuri amet	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vastutab riigile kuuluva teedevõrgu, raudteede ja veeteede arendamise ja hooldamise eest.
ELY-keskused ⁷⁶ (Ettevõtluse, liikuvuse ja keskkonna ühendamet)	<p>Vastutavad Soomes regionaalsel tasandil:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. teehoolduse, sh bussipeatused ja valgustus, 2. teetööde, 3. transpordisüsteemi juhtimise, 4. ühistranspordi, 5. ühistranspordi teenindustaseme normide, 6. saarte liikluse, 7. liiklusohutuse, 8. transpordilubade ja litsentside, 9. liikluskorralduse ja 10. klienditeeninduse eest.
VR Group	<ol style="list-style-type: none"> 1. Korraldab reisijate raudteeveoteenuseid, mis pakuvad iga päev 250 kaug- ja 800 pendelrongiteenust. 2. Korraldab piletimüüki neile liinidele
HSL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Helsingi regiooni transpordisüsteemi plaani (HLJ) koostamine. 2. Piirkonna ühistranspordi planeerimine ja korraldamine ning nende tingimuste parandamine. 3. Bussi-, trammi-, metroo-, praami- ja lähiringiteenuste hankimine. 4. Ühistranspordi piletihindade ja piletisüsteemi kinnitamine. 5. Ühistranspordi turustamise ja reisijateteabe eest vastutamine. 6. Piletimüügi ja -kontrolli eest vastutamine. 7. Pargi- ja sõida võimaluste loomine. 8. Helsingi, Espoo ja Vantaa jalgratta- ja e-tõukeratta ühiskasutussüsteemide haldamine.

HSL-is on ligikaudu 420 töötajat, kellest enim töötavad ühistranspordi planeerimise, uurimis- ja infoteenuste ning piletikontrolli osakondades. HSLi kõrgeim otsustusorgan on üldkogu, mis koosneb iga omavalitsuse esindajatest. Häälõigus jaguneb vastavalt kohalike omavalitsuste elanikkonnale ja ühel omavalitsusel võib olla maksimaalselt kuni 50 protsenti häältest. 2018. aastal oli Helsingil 49,7 protsenti häältest, Espool 21,4 protsenti, Vantaal 17,2 protsenti ning umbes 12% jaotus väiksemate omavalitsuste vahel.

HSLi juhatuse ülesandeks on kaitsta ühisasutuse huve, teostada juhtimise üle järelevalvet ja kehtestada tegevuspõhimõtted. **Lisaks on juhatuse ülesandeks kehtestada piletihinnad ja tariifid**, määratleda osutatavate ühistransporditeenuste kogus ja kvaliteet, otsustada, milliseid teenuseid hangitakse ning kinnitada teenuslepingud. Juhatuses esimees, aseesimees ning 12 juhatuse liiget valitakse neljaks aastaks üldkogu poolt. HSLi revisjonikomisjoni moodustavad esimees, aseesimees ja

⁷⁶ ELY-keskuste koduleht. (<https://www.ely-keskus.fi/en/web/ely-en/transport>)

kolm liiget, kelle valib üldkogu. Komisjoni ülesanded ja kohustused on sätestatud kohaliku omavalitsuse seadusega ja määratletud HSLi haldusreeglites.

Ümberistumissõlmesid haldavad ja arendavad kohalikud omavalitsused. HSL planeerib neid ja annab oma sisendi kohalikele omavalitsustele, kellega peetakse läbirääkimisi ning kes finantseerivad neid arendusi.

Ühistranspordilahendusi, näiteks kas uut elamurajooni teenindavad bussid, trammid või metroo, kavandab Helsingis Helsingi linnakeskkonna osakond. Olemasoleva liinivõrgu väljatöötamist, sõiduplaanide planeerimist ja teenuste korraldamist teostab HSL.

Helsingi piirkonnas kehtib põhimõte, et igaüks saab osaleda transpordi ja liikuvuse planeerimises, andes tagasisidet valmimisjärgus plaanidele, mis on avalikult kättesaadavad interneti teel ning avaldatakse uudiseid kajastavates väljaannetes.

Intervjuus märkis HSLi esindaja, et erinevate osapoolte vahel on äärmiselt tihe, igapäevane koostöö. Kümne aasta jooksul, mil HSL on tegutsenud, on erinevate osapoolte vastutus paika loksunud. Teineteist kaasatakse protsessidesse ja otsuste tegemistesse, koostöö on sujuv ja hea.

4.2.1. EESMÄRGID

Ühistranspordi planeerimine ja eesmärkide seadmine toimub Soomes nii riiklikul kui regiooni tasandil. Kogu Soome transpordisüsteemi planeerimine põhineb piirkondlike ja riigiasutuste, linnade ja omavalitsuste, ärikogukonna, vabaühenduste ja elanike suhtlusel ja koostööl. Transpordisüsteemi planeerimine on pidev protsess ning transpordisüsteemi plaan vaadatakse üle keskeltläbi kord nelja aasta jooksul. Transpordiameti poolt koostatud ühistranspordi planeerimise ja korraldamise heade praktikate ülevaates on märgitud, et Soome eesmärk on luua olulistesse sõlmkohtadesse uued ümberistumisvõimalused, parandada olemasolevate ümberistumispeatuste taset ning rajada pargi-ja-reisi lahendusi ja autodele ajutisi parkimisvõimalusi oluliste peatuste lähedusse. **Ühistranspordi planeerimisel on oluline, et see edendaks säästvat arengut ja toetaks linnade konkurentsivõimet. Võtmesõnaks on ka keskkonnasõbralike lahenduste edendamine ühistranspordis. Selleks peaks suurenenema raudteetranspordi osakaal ning bussiliinide operaatorite leidmisel peaks pakkumismenetluses rõhk olema madala heitkogusega bussipargil.**

Helsingi piirkonna linnatranspordi ja liiklussüsteemi arendamiseks on koostamisel strateegiline transpordi ja liikluse arendamise programm Helsingi Region Transport System Plan (HLJ).⁷⁷ HLJ on pikaajaline strateegiline kava, mis käsitleb transpordisüsteemi kui tervikut, suunab piirkondlikku transpordipoliitikat ja kohandab transpordisüsteemi arendamiseks mõeldud meetmeid. HLJ mängib olulist rolli Helsingi piirkonna 14 omavalitsuse koostöös, eeskätt seoses maakasutuse, eluasemete ja transpordiga.⁷⁸ HLJ koostamisel osalevad valitsuse poolt Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, Soome Transpordiagentuur, Uusimaa ELY-keskus ning Soome elamumajanduse rahastamise ja arendamise keskus (ARA). Veel osalevad protsessis Helsingi piirkonna 14 omavalitsust (Espoo, Helsingi, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti) ning Helsingi Regioonitransport (HSL).

⁷⁷ Helsingi linna transpordi- ja liiklusplaanid. (<https://www.hel.fi/helsinki/en/maps-and-transport/streets-traffic/planning/transport-traffic-plans-under-preparation/>)

⁷⁸ https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal_summary_report_210x260_en_rgb.pdf

HSLil on endal välja töötatud strateegia aastaks 2025⁷⁹, mis nimetab visioonina: “Ühistransport on number üks valik reisimiseks. Helsingi piirkond on intelligentse, jätkusuutliku ja ohutu liikuvuse keskus.” Visioonist lähtuvalt on püstitatud 6 eesmärki:

1. Sujuvad ühendused, mis põhinevad ühistranspordi põhivõrgul ja esimese ja viimase miili ühendustel.
2. Selged teenused – pakume oma klientidele ajakohast teavet enne reisi ja sõidu ajal ning selgeid, hõlpsasti kättesaadavaid ja mõistliku hinnaga pileteid.
3. Ühistranspordi kasutajate arvu suurendamine.
4. Kompaktne ja atraktiivne piirkond. Raudteetranspordil põhinev transpordisüsteem loob kompaktsema linnastruktuuri ja muudab piirkonna atraktiivsemaks.
5. Emissioonide vähendamine.
6. Kuluefektiivsus.

4.3. FINANTSEERIMINE

HSLi tegevuse rahastamine toimub omavalitsuste poolt, piletituludest, riigiabist ja muudest tuludest.

TABEL 14. HSL-I FINANTSEERIMINE

KULU/TULU LIIK	MILJONIT EUROT (2019)	EUROT ELANIKU KOHTA
Põhitegevuse tulu	748	502
Sh piletitulu	381	255
Omavalitsuste toetus	383	257
Muud tulud	15	10
Tegevuskulu	753	505
Sh ühistranspordi organiseerimiskulud	514	344

HSL-i alusleping määrab kindlaks kohalike omavalitsuste kohustused ja õigused. Omavalitsuste makstava toetuse suurus põhineb tegevuskulude ja üldiste HSL-kulude vs piletitulude puudujäägil. Nii kulud kui ka tulud jaotatakse omavalitsustele vastavalt nende kodanike reisidele. See tähendab, et HSL kogub andmeid reisijate ja reise kohta, sh mitu kilomeetrit erinevate kohalike omavalitsuste inimesed ühistransporti kasutades läbivad. Subsiidiumi ülempiir on 50%. Pandeemiast tingitud reise ja tulude vähenemise tõttu on ülempiiri ajutiselt tõstetud.

2019. aastal oli HSLi põhitegevuse tulu üle 748 miljoni euro, millest piletitulu moodustas 51%, omavalitsuste toetused 47% ning muud tulud 2%.⁸⁰ Omavalitsuste toetused moodustasid kokku 383 miljonit eurot, mis kaeti Helsingi piirkonna omavalitsuste maksutuludest. **Proportsioon piletitulu ja kohaliku omavalitsuse panusega on fikseeritud HSL aluslepingus – 50% kohalikud omavalitsused ja 50% piletitulu. See tähendab ühtlasi ka seda, et mida rohkem on sõitjaid ehk mida suuremat piletitulu teenitakse, seda suurem on ka kohalike omavalitsuste panus.** Selline finantseerimissüsteem on HSLile motivaatoriks, kuna paremat teenust osutades ja rohkem inimesi ühistranspordi meelitades suurendavad nad enda finantseerimist. Riigi toetus on ühistranspordi korraldamisel marginaalne.

⁷⁹ https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl_yleisesittely_en_nettiin.pdf

⁸⁰ <https://www.hsl.fi/en/hsl/hsl-as-an-organization>

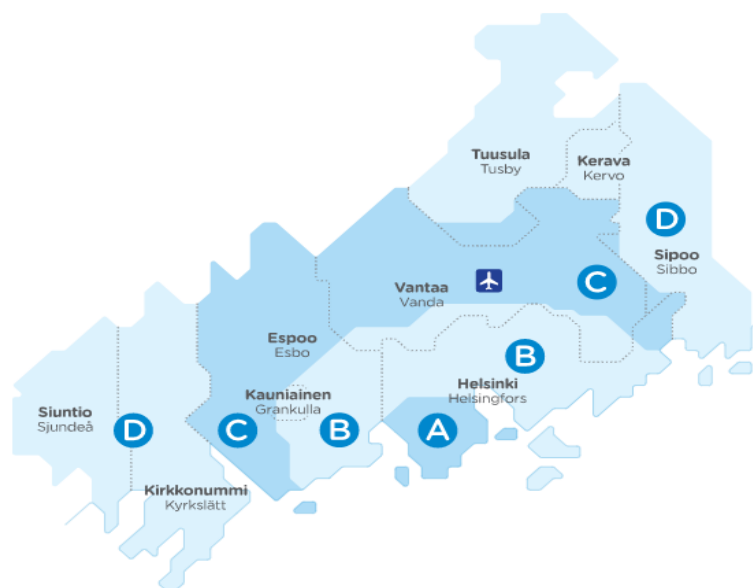
HSLi tegevuskulud 2019. aastal olid kokku 753 miljonit eurot, millest 70% ehk 514 miljonit eurot kulus ühistranspordi organiseerimisele.

HSL loodi ligi kümme aastat tagasi ning finantseerimispõhimõtted on kokku lepitud agentuuri aluslepingus, mistõttu suuri muudatusi toimunud ei ole. Samas on tänane finantseerimismudel väga aja- ja töömahukas, sest tuleb koguda kõikide inimeste andmeid ja kaardistada nende liikumist ning seeläbi arvutada iga omavalitsuse panus. HSLi enda hinnangul võiks finantseerimine olla korraldatud ühe organisatsiooni poolt, näiteks regiooni tasemel, mitte kohalike omavalitsuste tasemel. Nii on see näiteks Stockholmis.

4.3.1. TSONEERIMINE

Ühistranspordi piirkond on jagatud Helsingi kesklinna ümber nelja tsooni: A, B, C, D.⁸¹ Helsingi, Espoo, Kauniainen ja Vantaa, asuvad tsoonides A, B ja C ning Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio on tsoonis D. B-tsoon hõlmab osa Helsingist, Espoost ja Vantaast. Iga tsooniringi ulatus on ligikaudu kümme kilomeetrit. 2019. aasta kevadel läks HSL omavalitsuste administratiivpiiridel põhinevast tzoneerimissüsteemist üle vahemaapõhisele tzoneerimisele, võimaldades piirkonnas paindlikumat liikumist. **Et tagada suuremat võrdsust erinevate tsoonide piletihindades, peab Helsingis sõitu alustades ostma minimaalselt kahe tsooni pileti.** See tähendab, et tsoonides A, B ja C puudub ühe tsooni pilet ehk eelnimetatud tsoonides reisides tuleb osta AB või BC pilet. Tsoonid kehtivad kõikidele transpordiliikidele.

JOONIS 9 HELSINGI PIIRKONNA ÜHISTRANSPORDI TSOONIDE KAART



4.3.2. HINNASTAMINE

Kogu Helsingi regiooni ühistranspordi ühtse planeerimise, rahastamise ja korralduse tulemusel on kõik kohalikud ja regionaalsed bussid, trammid, metroo ja linnalähirongid seotud ühise tsoonipõhise piletisüsteemiga. Antud süsteem võimaldab kõigi ühistransporditeenuste ristkasutust kas üksikpileti,

⁸¹ <https://hslhrt.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=90726344e15546529c80a11701c3f710>

päevapileti või perioodipiletitega.⁸² Lisaks on võimalik soetada sooduspilet või olemasoleva pileti laiendus järgmisesse tsooni (*zone extension ticket*).

Enam kui 80% Helsingi regiooni ühistranspordi kasutajatest kasutab 30-päeva või aastapiletit, mis näitab, et regionaalne ühistranspordisüsteem on tehtud regulaarsetele kasutajatele atraktiivseks. Võrdluseks võib tuua, et Tallinna-Harjumaa 30 päeva ühispileti kasutajate hulk oli 2018. aastal enne nii-öelda pooltasuta süsteemi käivitumist väga tagasihoidlik – ligikaudu 1000 ühise perioodipileti kasutajat kuus.

Tasuta ühistransport on Helsingi piirkonnas võimaldatud alla 7-aastastele lastele ja ratastoolis reisijatele. Nägemispuudega reisijad ja sõjaveteranid saavad tasuta reisida isikustatud HSL kaardiga.

Täiskohaga üliõpilastele, lastele, pensionäridele, üle 70-aastastele ja liikumispuudega reisijatele on ette nähtud sooduspiletid. Soodustus kehtib eelnimetatutele, kui nad on Helsingi, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi või Siuntio püsielanikud. 7- kuni 17-aastased lapsed ja noored saavad reisida poole hinnaga (täiskasvanu pileti hinnast). 70-aastased ja vanemad reisijad saavad osta üksikpileteid poole hinnaga reisidele, mis toimuvad ajavahemikus 9.00-14.00. Üliõpilastele kehtib 45%-line soodustus, kuid ainult perioodipiletite puhul.

Hinnastamis põhimõtteid vaadatakse üle iga-aastaselt. Viimasel kolmel aastal on piletihindasid alandatud, sest ühistranspordi kasutajaid on piisavalt palju. HSL on välja arvanud optimaalse piletihinna, mille korral saavad kulud kaetud. Kui tahta reisijate arvu suurendada, siis tuleks hindu veelgi alandada, kuid sel juhul peaks suurenema ka kohalike omavalitsuste osalus. Hind sõltub peamiselt teenuse tasemest ning need peavad omavahel vastavuses olema.

Piletihinna üle otsustab HSL ning selle kinnitab poliitilisel tasandil juhatus, mis koosneb 14 inimesest, kes esindavad kohalikke omavalitsusi. Esindatus on jaotatud proportsionaalselt vastavalt omavalitsuste suurusele. Kuigi selline lahendus ei ole seni probleeme tekitanud, peaks HSLi arvates juhatus tegelema pigem strateegiliste küsimustega, mitte piletihindade kehtestamise ja liigivõrgu planeerimisega.

4.4. TÄNASED PROBLEEMID

Suurim probleem Helsingi piirkonnas ühistranspordi korraldamisel on praegu Covidi mõju nii liikuvuse nõudlusele kui ka ühistranspordi tajutavale ohutusele ja atraktiivsusele. Enne seda oli piirkonna ühistranspordi areng stabiilsel arenguteel. Keskmises ja pikas perspektiivis saab välja tuua järgmised väljakutsed:

1. Vajadus suure bussipargi elektrifitseerimise ja vajaliku laadimistaristu juurutamiseks.
2. Tänavad on ülekoormatud, mis avaldab mõju trammi- ja bussiteenustele, nende sõidukiirusele ja täpsusele.
3. Kohanemine digitaliseerimise ning uute, paindlike liikumisviiside ja -teenuste kiire arenguga (MaaS, ajakohased piletimüügi- ja teabeteenused).
4. Kiiresti kasvavate infrastruktuurikulude haldamine raudteevõrkude ja e-busside arendamise kaudu, mis seab ohtu saavutatud tasakaalu kulude, piletitulu ja toetuste vahel.

HSL planeerib ÜT süsteemi terviklikult, st kogu regioonile ja kõikide transpordiliikide suhtes. Et saada inimesi autodest ühistransporti, on vaja teenustaset tõsta ja samas teha ka julgeid otsuseid autostumise vastu võitlemiseks. **Poliitilisel tasandil inimeste liikuvust siiski alati ei vaadata**

⁸² <https://www.hsl.fi/en/tickets-and-fares>

terviklikult, mis tähendab, et ühistransport ei ole alati prioriteet. See olukord on aastatega küll paranenud, aga arenguruumi on jätkuvalt.

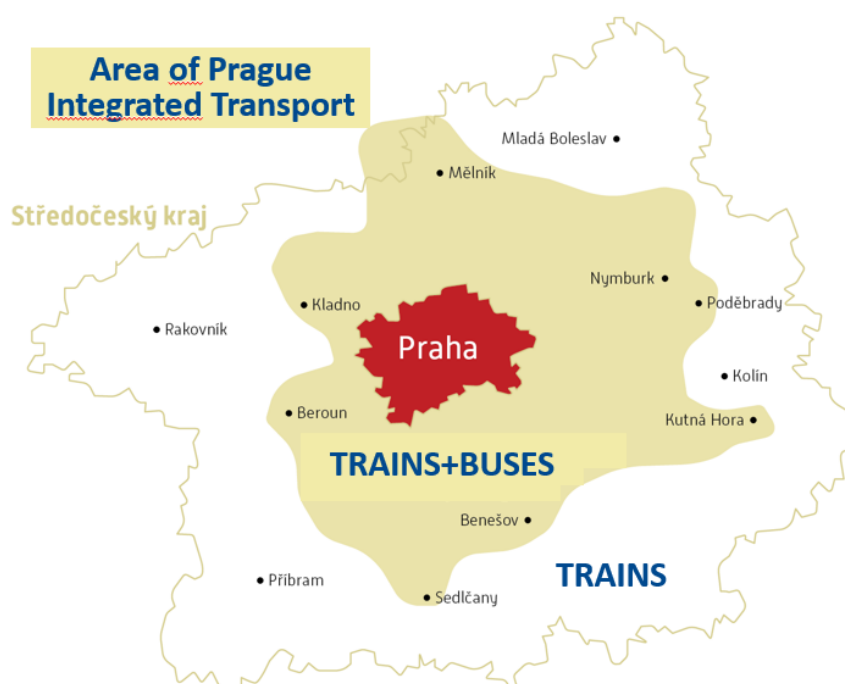
Hoolimata pikaajalisest pingutusest ja olulistest investeeringutest, kasutavad inimesed endiselt väga palju isiklikku transporti. HSLi põhimõte on, et mida paremat teenust nad pakuvad, seda rohkem kasutavad inimesed ühistransporti. Samas ei oma ega halda HSL peatusi, sõlmpunkte ja terminale, mis on osa inimeste teenuskogemusest ning puudujäägid selles vallas võivad mõjutada kliendikogemust üldiselt. HSL on planeerimis- ja organiseerimisorganisatsioon, nad planeerivad ka sõlmpunkte ja terminale, aga nende väljaehitamine on kohaliku omavalitsuse ülesanne ja finantseerida. See tähendab läbirääkimisi KOV tasemel, et nad oleksid valmis raha HSLi plaanide teostamiseks suunama.

5. PRAHA

5.1. PIIRKONNA TUTVUSTUS

Praha ühistranspordisüsteem katab suurt osa linnast ja äärelinnadest. Täpsemalt hõlmab ühistranspordisüsteem Praha linna ja Kesk-Tšehhi regiooni, kokku 8 319 km² suurust maa-ala ja 850 linna ja küla (2019. aasta andmed), ulatudes Praha kesklinnast kuni 60 km raadiusesse. Piirkonnas elab 2,6 miljonit inimest ehk neljandik kogu Tšehhi Vabariigi elanikkonnast. Kokku on piirkonnas 1 143 linna ja küla ning osapoolte soov on kogu piirkond ühtse transpordisüsteemiga ühendada.

JOONIS 10 PRAHA INTEGREERITUD ÜHISTRANSPORDI PIIRKOND



5.1.1. ÜHISTRANSPORDI LIIGID JA KASUTATAVUS

Praha integreeritud transpordisüsteem (PID) hõlmab metroo-, trammi-, rongi- ja bussiliiklust, Petříni köisraudteed ning kuute praamiliini. Süsteemi on integreeritud järk-järgult ning selle käigus on loodud ühtsed hinnastamistingimused ja transpordilahendused, sh kooskõlas sõiduplaanid.

TABEL 15 ÜHISTRANSPORDI LIIGID

TRANSPORDILIIG	LIINIDE ARV
Metroo	3
Tramm	34
Linnaliinid (Prahas)	162
Bussiliinid Praha ja regiooni vahel	108
Bussiliinid regioonid	155
Rongiliinid (Praha ja regiooni vahel)	39
Rongiliinid (ainult regioonis)	47

Praamid	7
Kõisraudtee	1
Liinikilomeetrid kokku (aastas)	258,2 miljonit km

Allikas: Prague transportation yearbook 2019

Praha integreeritud transpordisüsteemi arendamise eesmärk on tagada piirkonnas kvaliteetsed transporditeenused, mis loovad ühistranspordile konkurentsieelise individuaalse transpordi ees. Integreeritud süsteemi muudavad atraktiivseks aeg, hind, mugavus, usaldusväärsus ja ohutus.

Ühtne piirkondlik transpordisüsteem põhineb eelkõige rööbastranspordil (metroo, tramm, rong), bussitransport on korraldatud peamiselt jätkustranspordina. Süsteem võimaldab kombineerida sõiduautode ja ühistranspordivahendite kasutamist tänu pargi-ja-reisi lahendustele, mis on ehitatud põhilistesse rööbastranspordi terminalidesse Praha äärelinnas ja selle läheduses. Loodud on ühtne hinnastamise süsteem, mis võimaldab sõita ühe piletiga koos vajalike ümberistumistega, olenemata valitud transpordivahendist ja vedajast.

TABEL 16 ÜHISTRANSPORDI KASUTATAVUS

KASUTAJATE ARVUD	
Sõitjate arv aastas	1,4 miljardit inimest
Sõitjate arv päevas	1,8 miljonit inimest
Sõitude arv elaniku kohta aastas	538
ÜT kasutajate osakaal, sh	Praha linnas 59%; Kesk-Tšehhi regioonis 20%
metroo kasutajad	> 30%
trammi kasutajad	> 30%
bussi kasutajad	> 30%
rongi kasutajad	5%
Reisijate arvu kasv 2019.aastal, sh	3,7%
rongikasutajate arvu kasv	2,3%
bussitranspordi kasutajate arvu kasv	4,3%

Allikas: Prague transportation yearbook 2019

Reisijate arvu suurendamisele on kaasa aidanud integreeritud ühistranspordisüsteemi loomine. Esiteks saavad reisijad tänu ühtsele võrgule liini- ja tsooninumbrite süsteemist paremini aru. Teiseks võimaldab integreeritud süsteem ajaefektiivseid ühendusi, mille ümberistumise ooteaeg on tehtud võimalikult lühikeseks. Kolmandaks on suureks abiks hinnastamispõhimõtete ühtlustamine kogu süsteemis – reisijad maksavad sama reisi eest sama hinda, olenemata operaatorist. Ka kliendisuhklus ja turundus on reisijate jaoks ühtse süsteemi puhul selgemad. Kokkuvõttes lihtsustab integreeritud ühistranspordisüsteem reisijate elu, mistõttu tekib reisijaid aina juurde.

Kuna väiksem ühistranspordi kasutajate arv on just regiooni tasemel, siis on eesmärgiks eelkõike nemad ühistranspordi suunata. Selleks on loodud pargi-ja-reisi peatusi; tehtud investeeringud, et ühistranspordi teenuskvaliteeti tõsta ja ka liikumiskiirust. Otsitud on ka lahendusi erinevate liikumisvahendite integreerimiseks, näiteks saab ühistranspordi piletiga kasutada ca 15-20 minutit ka linnaratast.

Kasutajate rahulolu mõõdetakse rahulolu uuringutega. Viimaste andmete kohaselt (2016) oli Praha linna ühistranspordisüsteemi kasutajate rahulolu 94%, võrreldes 2013. aastaga on see kasvanud (87%). Regioonis tervikuna rahulolu mõõdetud ei ole.

5.1.2. OLULISEM INFRASTUKTUUR

Praha regioonis on infrastruktuuri omandus ja hooldus jagatud erinevate osapoolte vahel. Praha linna sees on peatuste, metroo ja trammiliinide omanik Praha linna transpordiamet. Osasid nendest peatustest hooldab amet ise, osasid ROPID (Praha linna integreeritud transpordi piirkondlik korraldaja). Raudteed on riigi omandis. Regioonis kuuluvad peatused kohalikule omavalitsusele või teenusepakkujale. Ümberistumissõlmede ja suuremate terminalide ja peatuste arendamise eest vastutavad nende omanikud. Olukorras, kus näiteks HUBis saavad kokku nii rongiliiklus kui bussid, tehakse koostööd erinevate omanike vahel. Samas nenditakse, et suuremate arenduste jaoks raha ei jätku ja seetõttu finantseeritakse neid investeeringuid peamiselt välisprojektide abil.

Pargi ja reisi parklad (P+R) on Prahast linna Tehnilise Maanteeameti omanduses ja nendega opereerib Praha ühistranspordiettevõtte. P+R süsteemi arendamine on Praha linna planeerimise ja arendamise instituudi korraldada. Praha ümbruses on P+R parklate omanik ja operaator tavaliselt linn või küla.

5.1.3. ÕIGUSRAAMISTIK

Euroopa Liidu liikmena annavad laiemad raamid ette EL regulatsioonid, mis on üle võetud siseriiklikku õigusesse. Lisaks reguleerivad valdkonda veel kohaliku taseme õigusaktid.

5.2. JUHTIMISKORRALDUSE KIRJELDUS

Tšehhi Vabariigi valitsus kiitis heaks 15. juuni 2015. aasta resolutsiooniga nr 467 senise ühistranspordi kontseptsiooni ja tegi Tšehhi Vabariigi transpordiministeriumile ülesandeks tagada kinnitatud kontseptsiooni eesmärgid ja põhimõtted. Pädevuste jaotus erinevate osapoolte vahel ühistranspordi korraldamisel on järgmine:

1. Piirkondade vahelise ja rahvusvahelise raudteetranspordi (eriti kiirrongid) tellib Transpordiministerium, kes kehtestab rongide käitamiseks ka kvalitatiivsed ja kvantitatiivsed tingimused.
2. Kehtivate õigusnormide kohaselt ei telli piirkondade vahelist ja rahvusvahelist bussitransporti (peamiselt kaugliinibussid) ükski avaliku halduse üksus. Seda osutatakse ainult kommertsliinide vahendusel.
3. Piirkondlikku raudteetransporti (eriti kiirronge) tellivad konkreetset piirkonnad, kuid nad ei rahasta neid ronge täielikult.
4. Piirkondlikku bussitransporti (s.t ühistranspordiühendust, välja arvatud linnabussitransport) tellivad ja rahastavad peamiselt iseseisva pädevusega piirkonnad.
5. Linna ühistransport (st tramm, trollibussiliinid, linnaliini bussiliinid koos võimalike valitud raudteeliinide lisamisega, mõned kõisraudteeühendused ja veetransporditeenused) on ühistranspordi suurim osa ja seda tellivad iseseisvalt omavalitsused.

Tšehhi ühistranspordiasutuste liit (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy ehk CAOVD) asus 2004. aastal tööle ühistransporditeenuste osutajate esindajana. Teenuseosutajad vastutavad integreeritud ühistranspordisüsteemi korraldamise ja koordineerimise eest Tšehhi Vabariigi teatud piirkondades. Teenuseosutajad otsustasid asutada ühenduse CAPTA, et koordineerida jõupingutusi integreeritud ühistranspordi paremate tingimuste loomiseks Tšehhi Vabariigis. Ühenduse eesmärk on muuta ühistransport eelistatavaks transpordiviisiks isikliku transpordi ees riiklikul tasandil, toetades ühistranspordi arengut ning luues ühtsed tingimused kogu integreeritud süsteemi ulatuses.

Riiklikult piirkonna ühistransporti ei koordineerita. Riiklik raudteeorganisatsioon Czech Railways tegeleb raudtee hoolduse ja kaugliinide pakkumisega. Kaugliini rongides on võimalik osta kahte

erinevat piletit - PID pilet ja Czech railwaysi pilet. Iga aasta oktoobris loendatakse inimesed üle ja vaadatakse, mis tüüpi pilet neil on. Selle proportsiooni alusel jagavad Czech Railways ja ROPID/IDSK tulud ja arvutavad regiooni, riigi ja kohalike omavalitsuste (sh Praha) finantseerimisvajaduse.

Praha integreeritud transpordisüsteemi korraldamise eest vastutavad kaks organisatsiooni – ROPID, mis on Praha linna integreeritud transpordi korraldaja ja IDSK, mis on Kesk-Tšehhi regiooni integreeritud transpordi korraldaja. ROPIDi ja IDSKi ühine eesmärk on koostöös linnade, omavalitsuste ja teenuseosutajatega luua Kesk-Tšehhi regiooni ja Praha jaoks ühine integreeritud süsteem, mille raames saavad reisijad ühe piletiga sõita mõlemas piirkonnas. Süsteemi eesmärk on pakkuda ühistransporti kõigile elanikele ja linna küllastajatele ning luua atraktiivne alternatiiv kasvavale autoliiklusele. Eelnimetatud organisatsioonid teevad koostööd turundustegevuse, tehnilise arengu ja projektide, majandustegevuse ning teenuse kvaliteedi ja uuringute valdkondades. **Mõlema organisatsiooni ülesanneteks on:**

- transpordivõrgustiku loomine (sh liinivõrgu planeerimine, sõidugraafikute koostamine), lahenduste planeerimine ja pakkumine ning nendega seotud läbirääkimiste pidamine teenusepakkujate ja finantseerijatega;
- teenusepakkujate leidmine ja lepingute sõlmimine;
- ühise hinnastamise põhimõtete loomine;
- järelevalve korraldamine teenuse osutamise ja kvaliteedi osas;
- tulude ja kulude arvestamine jaotamine osapoolte vahel ning
- turundus.

ROPID alustas tegevust 1993. aastal. ROPIDi rajamise alus oli linna kavatsus reageerida jooksvatele sotsiaalsetele ja majanduslikele muutustele ning rajada Praha pealinnas ja selle ümbruses kaasaegne integreeritud ühistranspordisüsteem.

Kesk-Tšehhi regiooni integreeritud transpordi korraldaja IDSK alustas tegevust 2017. aastal. IDSK vastutab nii piirkondliku raudteetranspordi kui ka regulaarse bussitranspordi (PAD), Kesk-Tšehhi integreeritud transpordi (SID) ja Praha integreeritud transpordi (PID) bussiliinide eest. IDSK loomine sai alguse sellest, et Praha linna transport hakkas ületama linna piire ning see seadis ROPIDile (kes on Praha linna omandis olev organisatsioon) juriidilised takistused. Nimelt ei ole ühel omavalitsusel õigus korraldata teise omavalitsuse territooriumil ühistransporti. Samuti tekkis regiooni omavalitsustel ja esindajatel vajadus ühistranspordi korraldusse sekkuda ja panustada, mistõttu nähti tol hetkel vajadust oma organisatsiooni loomise järele.

Teenusepakkujateks on eraettevõtted. Praha linnal on oma aktsiaselts⁸³, mis teenindab umbes 90% linnaliinidest, 10% bussidest on teiste teenusepakkujate käes. Väljaspool Prahat teenindab 10% ühistranspordist Praha linna aktsiaselts ning 90% teenusepakkujatest eraettevõtted. Ka piletiinfosüsteem on Praha linnale kuuluva ettevõtte loodud, kes seda ka arendab ja haldab.

5.2.1. EESMÄRGID

Integreeritud ühistranspordisüsteem hõlmab nii Praha kui Kesk-Tšehhi piirkonda, seega eesmärkide seadmist tehakse eelkõige tänaseks juba ühiselt (varasemalt oli see ka mõlema organisatsiooni puhul erinev). Loodud on transpordikava aastateks 2018-2020⁸⁴, mille on kooskõlastanud nii Praha linna kui ka regiooni esindajad. Täna on ühiselt ettevalmistamisel transpordistrateegia aastani 2025.

⁸³ <https://www.dpp.cz/>

⁸⁴ https://kr-stredocesky.cz/documents/14450/5033701/Dopravni_plan_Stc_kraj_2016_2020.pdf/be77d026-6e4b-4c63-819c-3cc8769e6c33?version=1.0

Üheskoos Praha linnavalitsuse, regionaalesindajate ja ROPIDi ja IDSKga on koostatud „Jätkusuutlik liikuvuskava Prahale ja selle äärelinnadele“⁸⁵, mis käsitleb transporti tervikuna. See ei vaata eraldi iseseisvad transpordiliike, vaid hõlmab nii auto- ja ühistransporti, kõndimist ja jalgrattasõitu kui ka muud linnalogistikat. Dokumendi loomise aluseks on Praha linna arengustrateegia. Jätkusuutlikkuse arengukava nimetab seitse peamist eesmärki:

1. suurendada ruumilist efektiivsust transpordis,
2. vähendada süsiniku jalajälge,
3. tõsta töökindlust ja teenustaset,
4. suurendada ohutust,
5. parandada finantsilist stabiilsust,
6. parandada rahva tervist,
7. suurendada transpordi kättesaadavust.

Arengukava pakub välja kolm stsenaariumit ning kirjeldab detailsemalt meetmeid ja tegevusi, mida tuleks rakendada, et eesmärged saavutada. Näiteks liikuvuse parandamiseks on määratud kaks prioriteetset eesmärki: TEN-T raudteevõrgustiku kaasajastamine ning Praha metrosüsteemi ja trammiliikluse kaasajastamine ja arendamine. Viimane on eeskätt vajalik Praha ühistranspordiliikide kasutamise osakaalu hoidmiseks ning atraktiivsuse suurendamiseks. **Praha liikuvuskavas on toodud konkreetset eesmärgid, sh näiteks Praha pargi-ja-reisi rajatiste laiendamine 4 167 autokohalt 20 434 kohale ja raudteetranspordi kasutamise osakaalu tõus 67%-lt 72%-le.**

5.3. FINANTSEERIMINE

Transpordi infrastruktuuri ehitamist, kaasajastamist ja hooldamist rahastab Riiklik Transporditaristu Fond (STIF), millest 50% tuleb kaasfinantseerimisest ja 50% kohalikest vahenditest. Riiklikku transpordivõrku rahastatakse transpordi rakenduskava alusel ELi struktuurivahenditest, mis vastavad Tšehhi riigieelarve vahenditele. Rakenduskava juhib ja haldab Tšehhi Transpordiministeerium.

Infrastruktuuri ja liikuvuse tagamiseks piirkondades on ette nähtud osaline riigi kaasrahastus. Näiteks rongide tarbeks on riigi toetus ligi 11 miljonit eurot kõikidele regioonidele, mis aga tervikuna moodustab marginaalse osa ühistranspordi eelarvest.

Kõik Prahast tekkivad kulud maksab Praha linn ning kõik linnast väljajäävate piirkondade kulude eest vastutab vastav maakond või kohalik omavalitsus. Praha linna ühistranspordi eelarve oli 2019. aastal üle 811 miljoni euro. Ca 166 miljonit sellest kogutakse piletitulust ning 638 miljonit on Praha linna dotatsioon. Maakonnatasandi ühistranspordikulude täpsem ülevaade puudub. Küll aga on sealne piletitulu osakaal kõrgem, ca 50%. See tuleneb osalt sellest, et hinnad on maakonnas kõrgemad kui Praha linnas sees. Teisalt on maakonnaliinidel pileti valideerimise kohustus (osadel liinidel ka esiksest sisenemise kohustus ja pileti tõendamine bussijuhile), mis tähendab, et inimesel on raske ilma piletita sõita. Praha linnaliinidel valideerimiskohustust ei ole.

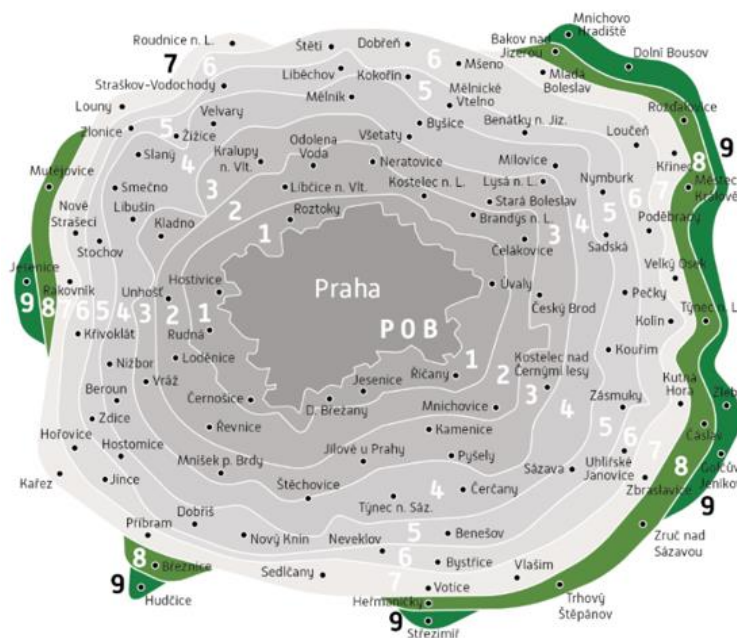
Kohalike omavalitsuste dotatsioon maakonna tasemel lepitakse kokku läbirääkimiste teel, kuid see on keerukas protsess, millele otsitakse alternatiive. Osa liine hüvitab regionaalne tasand, osa kohalik omavalitsus, osa finantseeritakse kombineeritult. Kohalike omavalitsuste poolne finantseerimine fikseeritakse lepingutes, finantseerimise aluseks on liinikilomeetrite hinnad vastaval territooriumil, lahutades sellest piletitulu. Hetkel on kaalumisel, kas korraldada kulude jaotus elanike proportsiooni või liini olulisuse ja pikkuse alusel.

⁸⁵ https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/11/Mobility_Plan-Brochure_EN.pdf

5.3.1. TSONEERIMINE

Ühistranspordi piirkond on jagatud Praha linna ümber üheksaks tsooniks, mis on kujunenud ajalooliselt liinide lisandumisega kaugematesse piirkondadesse ümber Praha.

JOONIS 7 PRAHA PIIRKONNA ÜHISTRANSPORDI TSOONIDE KAART



5.3.2. HINNASTAMINE

Praha piirkonnal on ühtne reisiplaneerimise ja piletiostu süsteem. Ühistranspordipiletiga on võimalik kasutada ka linnaratast. Integreeritud hinnakiri võimaldab reisijal teha vajaliku sõidu ühe piletiga koos ümberistumisega marsruutide ja transpordiliikide vahel, olenemata sellest, milline teenuseosutaja vedu teostab. Integreeritud hinnakiri on vajalik tingimus kõigi transpordiliikide integreerimiseks ja transporditeenuste optimeerimiseks. Integreeritud hinnastamine võimaldab avalike teenuste tõhusamat rahastamist.

Nii Praha linnas sees kui regioonis on kehtestatud miinimumhinnad. Piletihinna süsteemi töötab välja kas IDSK või ROPID, aga hinnad kehtestavad omavalitsuste esindajad. See tähendab, et mõlema organisatsiooni puhul on piletihinnad poliitiline otsus, mida kasutatakse valijatele hüvede pakkumiseks. Poliitiliste kokkulepete alusel on Praha linnas sees hinnad äärmiselt madalad. Enam kui kümme aastat olid ühistranspordi hinnad külmutatud ning kui kohalik linnavõim otsustas hinnad siiski arutluseks võtta, siis selle tulemusena hindu mitte ei tõstetud vaid alandati. Linna ümbritsevas regioonis on hinnad kõrgemad kui Praha linna sees. Piletihindade madal tase tähendab, et kohalikud omavalitsused peavad ise rohkem panustama või jäävad suuremad investeeringud tegemata. Pigem on juhtunud just viimast, sest omavalitsuste rahakott on piiratud.

Kasutajatel on võimalik soetada nii-öelda lühiajaline pilet või hooajapilet. Piletite hinnad erinevad vastavalt reisija vanusele ja läbitavate tsoonide arvule. Piletiliikide täpne jagunemine ja hinnakiri on toodud PID kodulehel.⁸⁶

⁸⁶ Praha piirkonna ühistranspordi piletiinfo <https://pid.cz/en/for-tourists/what-ticket-should-i-use> ja <https://pid.cz/en/suburban-travelling/>

2018. aasta suvest saavad 65-aastased ja vanemad inimesed, 6-26-aastased õpilased ja üliõpilased sõita 75%-se soodustusega. Soodustuse tõendamiseks on vajalik isikut tõendav dokument. Liikumispuudega isikud saavad 75% allahindlust ZTP kaardi ettenäitamisel. Alla 6-aastased lapsed saavad ühistranspordis sõita tasuta.⁸⁷ Allahindlused kompenseerib teenuseosutajale Tšehhi Transpordiministeerium. Erinevates piirkondades ja kohalikes omavalitsustes rakendatakse erinevaid täiendavaid soodustusi oma elanikele.

Seoses ühise transpordisüsteemi loomisega Praha ja Kesk-Tšehhi piirkonna territooriumil on oluline koostada ühtne hinnakiri ja ühistransporditeenuse tingimused, mis vastavad nii Praha kui ka Kesk-Tšehhi vajadustele. Täna selleni veel päriselt jõutud ei ole. Tõenäoliselt on suurim probleem kokkulepe pakutavate soodustuste ja nende ulatuse osas. Sama oluline on hinnakirja ja ühistransporditeenuse tingimuste süsteemi lihtsustamine ja arusaadavuse suurendamine.

5.4. TÄNASED PROBLEEMID

Nii ROPIDI kui IDSK esindajad nendivad, et koostöö kahe organisatsiooni vahel on äärmiselt tihe. Kuna eesmärgid ja kliendid on ühised, siis otsitakse aktiivselt võimalusi kahe organisatsiooni ühendamiseks. **Osapooled on leidnud, et nende tegevused on dubleerivad ja koostöö on juba niigi igapäevane, seega ei ole põhjust sama tööd tegevaid osapooli erinevates organisatsioonides hoida.**

Murekohad on Prahat ja Kesk-Tšehhi regiooni ühendav puudulik raudteeinfrastruktuur ning liiklusummikud, mis avaldavad negatiivset mõju busside töökindlusele. Ummikud tekivad peamiselt nende inimeste tõttu, kes regioonist Praha linna sõidavad ja selleks ühistranspordile isiklikku transporti eelistavad. Ühistranspordivõrgu atraktiivsust vähendavad ka ebasobivad ümberistumispunktid, kuhu jalgsi pääsemine on sageli keeruline või mis ei vasta vajadustele.⁸⁸

Praha metrooliin C on jõudnud oma läbilaskevõime ülemise piirini. Trammivõrgustikus on Karli väljaku ümbruses jõudnud kriitilise punktini. Trammiradade ja veeremi tehniline tase on viimastel aastatel paranenud, kuid jõupingutused raudteetranspordi laiendamiseks suure nõudlusega piirkondadesse on olnud edutud, mistõttu on bussitransport jätkuvalt ülekaalus.

Pargi-ja-reisi rajatiste maht hõlmab täna vaid 3 000 kohta, millest paljud täituvad juba varahommikul. Metroojaamade läheduses olev parkimine väheneb tasuliste parkimistsoonide laienemise tõttu märkimisväärselt, kuid uute pargi-ja-reisi rajatiste jaoks Praha ega Kesk-Böömi piirkonnas vahendeid ei ole.

Välja saab tuua ka piisava ja olulise info puudumist peatustes. Täna peatused ei ole tihti varustatud elektriliinidega, seega ei saa sinna tabloosid kergelt panna. Kurioosumina saab tuua ka näite, kus eraettevõtte, kellega varasemalt oli Praha linnal leping bussipeatuste paigaldamiseks ja hoolduseks, otsustas lepingu lõppedes peatused koos sinna tuleva elektrikaabeldusega eemaldada, sest kaablid kuulusid neile.

Oluline on ka see, et **transpordi korraldajatel ei ole süsteemset ülevaadet, kui palju inimesi ja mis suunal ühistransporti kasutab.** Praha linnas sõites ei ole kasutajal kohustust oma sõitu valideerida, mistõttu ei teki sõitudest täit ülevaadet. Täna koostatakse sõitjate füüsilisi loendusi, et teada saada, kui palju kasutajaid ühistranspordil on.

⁸⁷ <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskOVE-zpravy/Schvaleno-Seniori,-zaci-a-studenti-budou-mit-od-p>

⁸⁸ https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/11/Mobility_Plan-Brochure_EN.pdf

6. TALLINNA, HELSINGI JA PRAHA REGIOONIDE VÕRDLU

Et paremini mõista võrdluspiirkondade sarnasusi ja erisusi, on olulisemad kriteeriumid esitatud järgnevas tabelis.

TABEL 17 PIIRKONDADE VÕRDLU

KRITEERIUM	TALLINNA PIIRKOND	HELSINGI PIIRKOND	PRAHA PIIRKOND
Piirkonna rahvaarv	637 633	1,49 miljonit	2,6 miljonit
Piirkonna suurus	5400 km ²	3700 m ²	11 500 km ²
Elanikke ruutkilomeetri kohta	118 in/km ²	403 in/km ²	226 in/km ²
ÜT kasutajate arv	154 miljonit sõitu aastas	390 miljonit sõitu aastas	1,4 miljardit sõitu aastas
ÜT kasutajate osakaal	Tallinnas 44%, Harju- ja Raplamaal 9%	*Helsingi linnas 33%	Prahas 59%, Kesk-Tšehhi regioonis ca 20%.
ÜT sõitude arv elaniku kohta aastas	242	262	538
Sõiduautode arv 1000 elaniku kohta	2017.a: 517 2020.a: 558 Kasv: 7.9%	2017.a- 509 2019.a- 524 Kasv 2.9% ⁸⁹	Praha linnas 2017.a- 652 Praha linnas 2019.a- 689. Kasv 5.7%. Kogu Tšehhis on kasv 6.1% ⁹⁰
Kliendirahulolu	Tallinn 84%; Harjumaa 67%; Raplamaa 47%	90%	*Praha linnas 94%
ÜT korralduses osalevate organisatsioonide arv	4+ 18 KOVi + 2 OVLi	1+ 9 KOVi	2+ 850 KOV-i + regioon
Korraldamise terviklikkus	Ei ole terviklik	Terviklik	Osaliselt terviklik: linn eraldi ja regioon eraldi + omavaheline koostöö
Ülesannete dubleerimised (kas mõni teine organisatsioon teeb sarnaseid ülesandeid)	Jah	Ei	Jah
Kas eesmärgid on ühised? Transpordiliikide ülesed?	Ei. Riiklikul tasemel on üks arengukava, aga erinevates piirkondades ja asutustel on omad eesmärgid	Jah- ühed eesmärgid	Ei ja Jah- nii ROPIDil kui IDSK-l on oma strateegiad, aga ka ühised piirkonna arengukavad
ÜT finantseerimine (2019)	Tallinn: piletitulu 7%, linna eelarve 93%; Maakond: piletitulu 15%; dotatsioon (riik+KOV) 85%	Riik: marginaalne; piletitulu: 50%; KOVid: 50%	*ROPIDi eelarve: Riik: marginaalne; Piletitulu: 20%; Praha linn 80%

⁸⁹ http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/en/StatFin/StatFin_lii_mkan/statfin_mkan_pxt_11ic.px/table/tableViewLayout1/

⁹⁰ <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2019-en.pdf>

	Elron: piletitulu 40%; riigi dotatsioon 60%		
Aastane eelarve	ca 122 miljonit (2020)	748 miljonit (2019)	*811 miljonit (Praha, 2019)
Eelarve elaniku kohta	191 eurot	502 eurot	*624 eurot (Praha)
Infrastruktuur ja selle haldus ja hooldus	Erinevate osapoolte käes	Erinevate osapoolte käes	Erinevate osapoolte käes
1-korra või -tunni pilet (ca 20 km kaugusele kesklinnast) ⁹¹	Bussiga tallinlane: 1,28 või 1,6 eurot ⁹² Bussiga mittetallinlane: 2,78 või 3,1 eurot Rongiga tallinlane: 1,19 või 1,4 eurot Rongiga mittetallinlane: 3,29 või 3,6 eurot	4,1 eurot (kehtivusaeg 90 minutit)	1,23 eurot (kehtivusaeg 90 minutit)
1-kuu pilet (ca 20 km kaugusele kesklinnast)	Tallinlane: 51,72 eurot Mittetallinlane: 80,68 eurot	99,7 eurot (kehtivusaeg 30 päeva)	35,46 eurot
1-aasta pilet (ca 20 km kaugusele kesklinnast)	Tallinlane: 620,64 eurot Mittetallinlane: 968,16 eurot	997,3 eurot (kehtivusaeg 360 päeva)	366,35 eurot
Hinnasoodustused	Kõikidel KOV-idel erinev	Ühesugune	Kõikidel KOV-idel erinev
Lisateenused, mida pakutakse koos ÜT-ga	Pargi-ja-reisi parklad; KOV poolused lisateenused (nt sõidukilomeetri hinnakompensatsioon lapsevanematele Kose vallas)	Pargi-ja-reisi parklad, linnarattad	Pargi-ja-reisi parklad, linnarattad

*Andmed ei ole kogu piirkonna kohta

Tallinna piirkonnas on keskmiselt 116 inimest ruutkilomeetri kohta, Praha piirkonnas pea poole rohkem ning Helsingi piirkonnas on asustihedus ligi 3,5 korda suurem kui Tallinnas. Praha piirkond 11 000 ruutkilomeetriga on vaadeldud aladest suurim (võrdluseks Tallinna piirkond 5400 km² ja Helsingi 3700 km²). Praha piirkonnas on ühistranspordi korraldamisse kaasatud KOVide arv suurim (850), kuid sellele vaatamata on Praha piirkonna ühistranspordi korraldus osaliselt terviklik (esineb puudusi ja dubleerimist, vt 5.2) ja Tallinna piirkonnas terviklikkus puudub. Helsingi piirkonna ühistranspordi korraldus on terviklik ning ülesannete dubleerimisi ei esine.

Vaadeldud linnadest on ühistranspordi kasutamine kõige populaarsem Prahast, kus ligikaudu 59% elanikest on ühistranspordi kasutajad. Kõige väiksem on ühistranspordi kasutamine aga Helsingis, kus ainult kolmandik elanikest kasutab ühistransporti. Samas on Praha kõige enam autostunud: iga 1000 elaniku kohta oli 2019. aastal 689 sõiduauto. Tallinn ja Helsingi on autode arvult samas suurusjärgus, Tallinnas on autosid elaniku kohta siiski mõnevõrra rohkem. Sõiduautoide arv elanike kohta on kasvutrendis kõikides piirkondades, samas on Tallinna piirkonnas see viimastel aastatel olnud kõige

⁹¹ Ca 20 km kaugusel kesklinnast on Tallinna regioonis Saue (2. tsoon nii PEÜTK kui Elroni arvestuses), Helsingi regioonis Vantaa lennujaam (tsoon C) ning Prahast Říčany (tsoon 1; pileteid ostes vajalik nelja tsooni pilet: P,O,B,1); kõik hinnad on toodud täiskasvanu täispiletile.

⁹² Täpsem info Tabel 9.

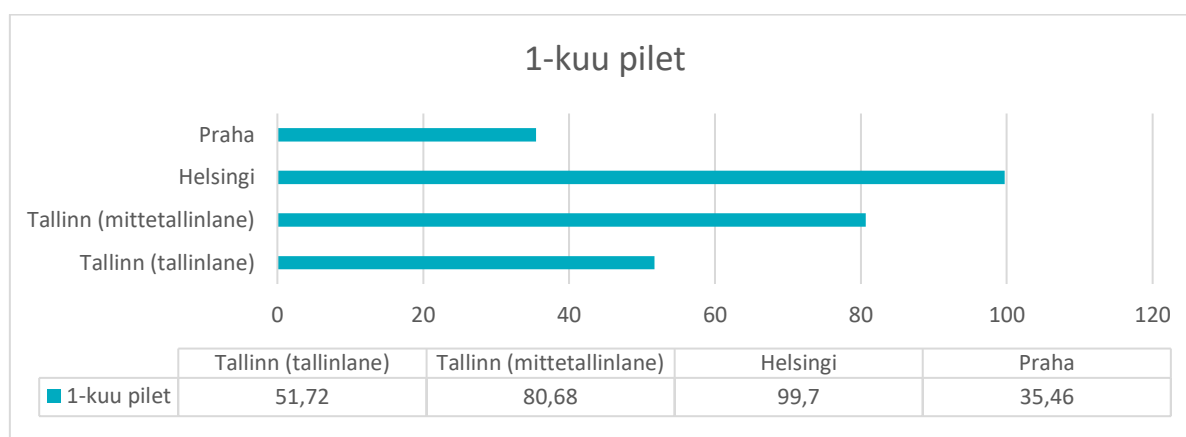
kiirem. 2019. aastal oli Euroopa Liidus keskmiselt 569 autot 1000 elaniku kohta, kõige rohkem autosid elanike kohta oli Luksemburgis (694) ja kõige vähem Lätis (342).⁹³

Kui Praha ja Helsingi piirkonnas on ühistranspordi kasutajate arv väikeses tõusus, ca 2% aastas, siis Tallinna regioonis seda täheldada ei saa, pigem jääb ühistranspordiga sõitjaid vähemaks. Ühistransporditeenusega on rahulolu üldiselt kõrge kõigis piirkondades: kõige suurem Praha piirkonnas (94%), pisut madalam Helsingi piirkonnas (90%) ning madalaim, kuid siiski hea, Tallinna linnas (84%). Ülejäänud Tallinna regioonis on aga rahuolu madalam: Harjumaal 67% ja Raplamaal 47%.

Märkimisväärne on ühistranspordi eelarve erinevus: kui Tallinna piirkonnas on see 191 eurot elaniku kohta aastas, siis Helsingis on see summa kaks ja pool korda ning Praha piirkonnas enam kui 3 korda suurem kui Tallinnas. Kui Helsingi piirkonnas ei ole suuremad investeeringud kaasa toonud oluliselt suuremat sõitjate arvu kui Tallinnas, siis Prahast on valdkonda investeerimine olnud tulemuslik – kasutajaid on kõige rohkem ja rahulolu kõige kõrgem.

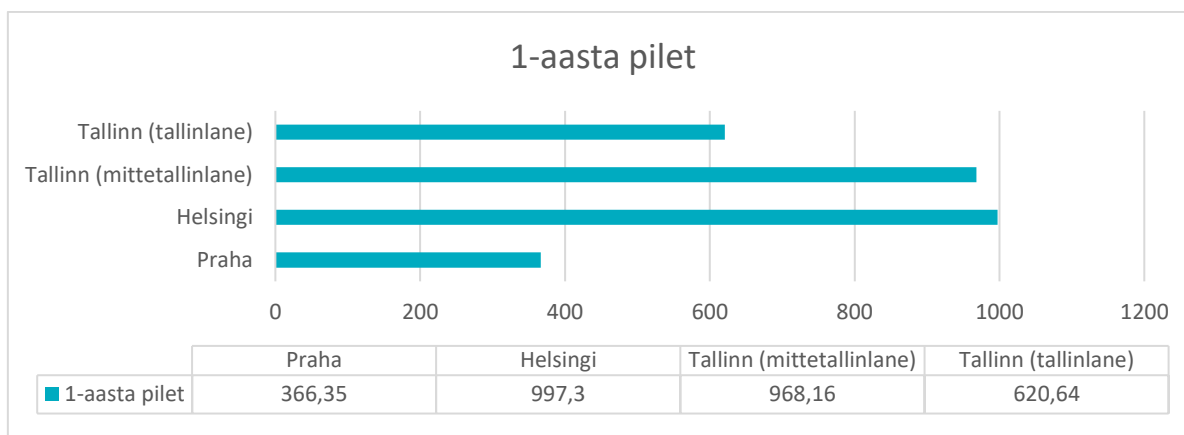
Helsingi piirkonnas on ühistransport 50% ulatuses finantseeritud piletituluga. Tallinna regioonis on rongiliiklus (Elron) üsna suures osas (üle 40%) finantseeritud piletituluga. Praha piirkonnas on piletitulu vähetahtsam (20%) ning Tallinna linnas veelgi väikesema tähtsusega (7%). Vaadeldud piirkondadest on kõige soodsam ühistransport Prahast; kõige kallim Helsingis, kus hind on ligikaudu kolm korda kõrgem kui Prahast. Tallinna piirkonna ühistranspordi hind mittetallinlasele on lähedane hinnale Helsingis, näiteks on Helsingi piirkonnas aastapileti hind 997,3 eurot ning Tallinna piirkonnas mittetallinlasele aastane kulu 968,16 eurot (vt Joonis 8 ja 9). Tallinna regiooni ühistransport tallinlasele on ca 1,5 korda kallim kui hind Praha piirkonnas, va ühekordsed piletid, mis on sarnases suurusjärgus. Tallinna ja Praha piirkondade hinnaerinevus pikema kehtivusega piletitel tuleneb osaliselt sellest, et Tallinna piirkonnas ei ole võimalik osta ühte piletit, mis kataks kõiki erinevad ühistranspordiliike: linnaliinibussid, maakonnabussid ja rong. Ühekordsete sõitude puhul peab reisija kasutama piletikombinatsiooni linnaliinid ja maakonnabussid või linnaliinid ja rong. Nii Helsingis kui Prahast on võimalik osta aastane ühistranspordipilet, Tallinna regioonis on bussipileti puhul maksimaalne aeg 30 päeva ning rongipileti puhul 90 päeva – st Helsingi ja Praha pakuvad ühistranspordi kasutamiseks pikaajaliselt siduvamaid lahendusi kui Tallinn.

JOONIS 8 PILETIHINDADE VÕRDLU (CA 20 KM KESKLINNAST⁹⁴)



⁹³ <https://www.acea.be/statistics/article/vehicles-per-capita-by-country>

⁹⁴ Ca 20 km kaugusel kesklinnast on Tallinna regioonis Saue (2. tsoon nii PEÜTK kui Elroni arvestuses), Helsingi regioonis Vantaa lennujaam (tsoon C) ning Prahast Říčany (tsoon 1; pileteid ostes vajalik nelja tsooni pilet: P,O,B,1); kõik hinnad on toodud täiskasvanu täispiletile.



⁹⁵ Ca 20 km kaugusel kesklinnast on Tallinna regioonis Saue (2. tsoon nii PEÜTK kui Elroni arvestuses), Helsingi regioonis Vantaa lennujaam (tsoon C) ning Prahast Říčany (tsoon 1; pileteid ostes vajalik nelja tsooni pilet: P,O,B,1); kõik hinnad on toodud täiskasvanu täispiletile.

7. NÕUDEPÕHINE TRANSPORT

Nõudepõhine transport (inglise keeles *demand-responsive transport* ehk DRT) on nõudlusele reageeriv transport, mis on paindlik ja kohandub konkreetsete kasutajarühmade vajadustele. Varasemalt on nõudepõhist transporti peamiselt kasutatud selleks, et võimaldada sotsiaalteenuseid neile, kellel puudub ligipääs ühistranspordile või isiklikele sõidukile. Tänapäeval nähakse DRT-s kuluefektiivset ja tõhusat alternatiivi traditsioonilisele ühistranspordile.

Nõudepõhine transport võimaldab tagada transpordi ligipääsetavust, kättesaadavust ja usaldusväärsust hajaasutusega piirkondades. Erinevalt fikseeritud ühistranspordi liinidest loob see võimalused sujuvateks sõitudeks, digiärimudeliteks ja paindlikuks vajaduspõhiseks teenusekujunduseks. Samuti võimaldab nõudepõhine transport teenuseid ja kasutajagruppe koordineerida ja on palju kulutõhusam kui spetsiaalsed transporditeenused (näiteks meditsiinitransport).⁹⁶

Nõudepõhise ühistranspordi plussid:

- paindlikkus kasutajagruppidele;
- keskkonnakasud isiklike sõidukite teedelt vähendamise läbi. DRT suurendab multimodaalset transporti ja täidab tihti esimese/viimase miili rolli, ühendades kogukonna laiemat transpordivõrgustikuga;
- kuluefektiivne ühenduvus maapiirkonna elanike jaoks. Võrreldes linnapiirkondadega, kus töökohad, teenused ja vaba aja veetmise võimalused on lähedal, saab DRT suurendada maapiirkondade atraktiivsust ja kuluefektiivsust (võrreldes täiemahulise traditsioonilise ühistranspordiga);
- piiratud liikuvusega kodanike toetamine. Nii linna- kui ka maapiirkondades saab DRT teenindada neid, kellel muidu puuduks ligipääs suuremale transpordisüsteemile (näiteks eakad või puudega inimesed).

RESPONSE PROJEKT

Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus (SEI) uuris rahvusvahelise projekti RESPONSE raames nõudepõhise transpordi kogemusi Põhjamaades ja Baltikumis, et saada ülevaadet teenusest, millega tehakse algust ka Eestis, ning arendamist takistavatest ja hõlbustavatest teguritest. Hetkel on enamik maapiirkondade ühistransporditeenustest jätkuvalt keskendunud sõiduplaanipõhise kohaliku bussiteenuse pakkumisele. RESPONSE'i fookuses on säärase transpordikorralduse probleemkohad, milleks on reisijate arvu vähenemine ja avaliku sektori poolt rahastatud transporti pakkuvate ettevõtete madal kulutõhusus.

SEI Tallinna uuringust järeldub, et nõudepõhine transport on hästi käima läinud Põhjamaades, eriti Taanis, kus teenuse arendamisega on tegeletud juba 20 aastat. Eestis on teenuse arendamine algusjärgus, katsetamisel on olnud esimesed näited eelkõige sotsiaaltransporditeenuste näol Sotsiaalministeeriumi vedamisel Saaremaal, Pärnus ja Kagu-Eestis, ühendamiseks sotsiaaltransporti ühistranspordiga.

Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskuse koostatud analüüsis tuuakse välja neli peamist nõudepõhise ühistranspordiga seotud kitsaskohta:

1. **Killustatud õigusraamistik:** näiteks Eestis on ühistranspordi organiseerimine jagatud riigi ja kohalike omavalitsuste vahel. Analüüsi autorid ei pea seda aga Eesti puhul probleemiks, sest

⁹⁶ <https://www.sei.org/projects-and-tools/projects/response-est/>

operaatorite leidmine teenuse pakkumiseks on võrdlemisi lihtne. Samuti on sõidujagamine seadusega reguleeritud eraldi taksoteenuse tüübina. DRT finantseerimisel ei ole samuti juriidilisi takistusi, sest see on reguleeritud riigihangete seadusega.

2. **Turuga seotud takistused:** piletihinnad, konkurents teenusepakkujate vahel või erafirmade piiratud juurdepääs ühistransporditurule. Eestis takistab valdkonna arengut ka see, et ühistransport on maapiirkondades tasuta ja seetõttu on keeruline nõudepõhise transpordi arendamiseks ja pilootprojektide algatamiseks omakorda vajalikku rahastust leida. Samuti piiravad nõudepõhise transpordi arengut liialt spetsiifilised nõuded väikesõidukitele ning otsustajate ning poliitikute vähene teadlikkus.
3. **Hankeskeemid:** näiteks Rootsisis ja Norras vajavad erinevad transporditeenused nagu patsientide transport või koolibussid, mida võib teenindada nõudepõhine transport, erilubasid. Taanis tuleb nõudepõhise transpordi teenus hankida tavapärasest ühistranspordist eraldi. Eestis seevastu sääraseid probleeme ei ole, kuna tellija võib hankemenetluses sama lepingu alusel taotleda erinevaid sõidukeid, mis võivad sõita erinevatel marsruutidel.
4. **Andmete ning tarkvaraga seonduvad barjäärid:** näiteks potentsiaalsete teenusekasutajate andmete kättesaadavus, nõudepõhise transporditeenuse tellimiseks vajaliku tarkvara arendamisega seotud kulud, aga eriti andmete kvaliteet ja andmekaitse seadusega seonduvad küsimused, mis seavad tihti piirangud andmete kasutamisele ja takistavad teenuse arendamist.

TEISTE RIIKIDE PRAKTIKA

Norras Souda omavalitsuses (4 760 elanikku) on nõudepõhise ühistranspordi teenus mõeldud neile, kes elavad suuremast transpordisüsteemist eemal. Varem oli piirkonnas kolm erinevat bussiliini, kuid nüüd toimub transport DRT-teenusena. Reisijad võetakse auto või minibussiga peale kodust või asukohast, mille nad on määranud ja tuuakse tagasi kokkulepitud asukohta. Teenust saab kasutada tööpäevadel vahemikus 09:00 kuni 14:00 ja 16:30 kuni 20:00. Mida varem on inimene oma soovist teavitanud, seda suurem on tõenäosus, et ta saab soovitud ajal teenust kasutada. Tegemist on sisuliselt sõidujagamisteenusega, kus reisijad saavad broneerida sõidu teenusepakkuja (HentMeg) äpis või kodulehel ning tasuta äpis, teenusepakkuja kaardiga või sularahas. Keskmine kuine maksumus kogu teenusel on 13 400 EUR ja keskmine tulu 760 EUR. Teenusepakkuja katab teenusega kaasnevad kulud ja saab omale kogu piletitulu.

Taanis on kasutusel erinevad DRT-tooted, mida opereerib Flextrafik. 2018. aastal kasutas teenuseid kokku umbes 4,5% kogurahvastikust. Teenused on mõeldud kasutamiseks erinevatele sihtgruppidele. On teenuseid, mille puhul teenusepakkuja eesmärk on lihtsustada inimeste ühendust teiste ühistransporditeenustega (näiteks transporditakse inimesed kodust bussi- või rongijaama). On fikseeritud sihtgrupipõhiseid teenuseid (näiteks eakate transport päevakeskusesse), mille ajagraafik ja marsruut sõltuvad kasutajate soovidest. Samuti on teenuseid, kus inimesed transporditakse kodust haiglasse või rehabilitatsioonikeskusesse. Pealevõtmise asukoht on teenuste puhul erinev, samuti sõltub sõiduki valik (takso, minibuss või rohkete patsientide puhul suurem buss) reisijate arvust. Vastavalt teenuse tüübile tasub sõidu eest teenuse kasutaja, omavalitsus või mõlemad (näiteks koolitranspordi korvab täielikult omavalitsus; puuetega inimeste transpordi maksumus jagatakse teenuse kasutaja ja kohaliku omavalitsuse vahel). Omavalitsus saab määrata konkreetse teenuse hinna ja teenuse kasutaja saab tasuta sularahas, kaardiga või arvega.

Rootsis Väärmslandis on teenus mõeldud kasutamiseks kõigile 280 000 elanikule. Põhiline idee DRT-teenuste kasutamises seisneb selles, et kui nõudlus transporditeenuste järele on madal, siis nõudepõhise ühistranspordi kasutamine aitab pakkuda vajalikke teenuseid, samal ajal

transpordikulusid säästes. Regulaarsete marsruutide puhul on võimalik suure nõudluse puhul pakkuda teenust vajadusel tihedamini ja väiksema nõudluse puhul harvemini. Eesmärk on suurendada ühistranspordi kättesaadavust hajaasustusega piirkondades. Samuti nähakse nõudepõhises transpordis võimalust kulutada maksumaksja raha ainult siis, kui reis tõepoolest toimub (vastupidiselt olukorrale, kus suured sõidukid sõidavad tühjalt või väheste reisijatega). Reisijad jagavad sõidukit siis, kui rohkem kui üks reisija soovib sõita sarnasel marsruudil. Pakutakse nii ükselt-uksele, ükselt-bussile kui ka peatusest-peatusesse teenuseid. Sõidu broneerimine toimub enamasti läbi kõnekeskuse. Lisaks on võimalik kasutada ka veebipõhist lahendust ja äppi. Etteteatamisaeg hajaasustustes on tavaliselt kolm tundi ja keskustes tavaliselt üks tund. Teenusepakkuja (Värmslandstrafik) tasub ainult nende sõitude eest, mis on broneeritud ja päriselt toimuvad. See tähendab, et võrreldes olukorraga, kus samu teenuseid pakutakse traditsioonilise ühistranspordi abil, vähendab nõudepõhine ühistransport kulusid. DRT-teenusega seotud piletitulu osakaal kogu ühistranspordi süsteemist on ca 40%. Vastavaid andmeid pole, kuid teenusepakkuja hinnangul on tänu nõudepõhisusele transpordikulud tunduvad väiksemad (Värmslandstrafik opereerib nii traditsioonilist ühistransporti kui ka DRT-teenuseid).

Kokkuvõttes saab ütelda, et nõudepõhine transport võib olla üks meetoditest, mida ka Tallinna regiooni puhul kaaluda. Siinjuures on mõistlik õppida teiste kogemusest ja läbiviidud uuringutest — nõudepõhise ühistranspordi mudelid töötavad kõige paremini, kui:

- teenusepakkuja teeb koostööd traditsioonilise ühistranspordiga;
- teenus ei hõlma liiga suurt piirkonda, mis tähendab, et säilib kuluefektiivsus;
- teenuse kasutamine on mugav ja lihtne;
- teenus on disainitud turu-uuringule toetudes;
- kõikide osapoolte teadlikkus teenusest on suur.⁹⁷

⁹⁷ „Identifying potential market niches for Demand Responsive Transport“ (Davison, Enoch, Ryley, Quddus, & Wang, 2012)

8. JUHTIMISMUDELITE ALTERNATIIVID

Tallinna regiooni ühistranspordi korraldamise juhtimismudeli erinevate alternatiivide ja võimaluste väljatöötamisel on lähtutud tänastest tuvastatud probleemidest. Alternatiivide ja võimaluste kaalumisel ja sobivuse hindamisel tuleb esmalt kokku leppida **eesmärkides, mida uus ÜT korraldus pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks**. Nendeks eesmärkideks on:

1. **Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
2. **Parem teenus kasutajate jaoks.** Parema teenuse all mõistame sagedasemat, kiiremat ja kvaliteetsemat ÜT. Oluline on, et kasutaja vaatest oleks kogu ÜT-süsteem ühtne ja selge, äratuntav ning info saamine teenuse kohta käiks selgete kanalite kaudu.
3. **Parem ÜT teenuse kättesaadavus.** See ei tähenda, et kõik piirkonna elanikud peavad saama sama tiheda väljumisgraafikuga ÜT teenust, vaid silmas peab pidama siiski ka piirkonna asustustihedust. ÜT teenuse kättesaadavuse puhul on oluline ka ligipääsetavus (kuidas inimesed jõuavad peatusesse ja ka sõidukitesse, mis teenuseid peatus tervikuna pakub, kuidas info kättesaadavus on tagatud jne).
4. **Ühtne piletisüsteem, st:**
 - teenuse tingimused on kasutajatele ühtlustatud;
 - välja on töötatud ühtne teenuse eest tasumise süsteem;
 - teenuse kasutaja saab nii üksipileti kui ka perioodipiletiga sõita kõikides transpordiliikides.
5. **Tervikliku liinivõrgu planeerimine, st:**
 - toimub reisijate tegelikust vajadusest lähtuva teenuse kujundamine (sh peatused ja nende asukohad on planeeritud vastavad kasutajate vajadustele ning nendega on arvestatud ruumilise planeerimise protsessides);
 - toimub terviklik transpordiliigi valik (uue liinivõrgu planeerimise strateegiline otsustamine);
 - tagatud on efektiivsus (liinivõrgu dubleerimise vähendamine, erinevate transpordiliikide omavahelise konkureerimise kaotamine ning nende koostoime tagamine);
 - liinivõrgu planeerimine toimub KOVide piiride üleselt.
6. **Selgem finantseerimine** — läbipaistva ja õiglase finantseerimismudeli rakendamine, mis annab võimaluse olulistele osapooltele ÜT korralduses kaasa rääkida, samas tagades piisavad vahendid teenuse arendamiseks.
7. **Vähem organisatoorset killustatust.**

Lisaks seatud eesmärkidele on asjakohane alternatiivide valikul arvestada teiste riikide kogemusi. Peatükis 4.2 analüüsitud Helsingis on loodud üks piirkondlik agentuur Regioonitransport (HSL)⁹⁸, mis korraldab Helsingi, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula omavalitsuste ühistransporti. Teistel organisatsioonidel Helsingi regioonis ühistranspordi korraldamisel olulist rolli ei ole. Selline korraldus täidaks ka TLN regioonis paljusid juhtimismudeli muudatusega seatud eesmärke — kasutaja huvidest ja vajadustest lähtudes ühtne kõikide transpordiliikide korraldus, ühtne piletisüsteem, selge finantseerimine.

Praha integreeritud transpordisüsteemi korraldamise eest vastutavad kaks organisatsiooni – ROPID Prahas ja IDSK Kesk-Tšehhi regioonis. IDSK loomine sai vajaduse sellest, et Praha linna transport hakkas ületama linna piire ning see seadis ROPIDile (kes on Praha linna omandis olev organisatsioon)

⁹⁸ HSL koduleht. (<https://www.hsl.fi/en/hsl/hsl-as-an-organization>)

juriidilised takistused — ühel omavalitsusel ei ole õigust korraldata teise omavalitsuse territooriumil ühistransporti. Kuigi Praha mudeli plussiks on võrreldes Tallinna regiooni tänase korraldusega siiski vähema arvu osapoolte kaasatus ühistranspordi korraldusse, nendivad osapooled ise, et kahe organisatsiooni tegevused on sisuliselt dubleeritud, omavaheline koostöö on väga tihed ja oleks loogilisem kui oleks üks organisatsioon, mitte kaks.

Mõistes tänaseid juhtimiskorralduse probleeme (vt täpsemalt 3.2.1), lähtudes muudatuste eesmärkidest ja arvestades ka teiste riikide kogemusi, on parimaks lahenduseks moodustada uus keskne organisatsioon TLN regiooni terviklikuks ühistranspordi korraldamiseks. Nimetatud organisatsiooni juriidilist vormi ja toimemudelit on täpsemalt kirjeldatud alljärgnevalt.

8.1.1. KESKSE ORGANISATSIOONI JURIIDILINE VORM

Keskse organisatsiooni juriidilise vormi valikul on järgmised alternatiivid:

1. Ühistranspordiseaduse §15 lg 1 alusel kohalike omavalitsuste ja riigi asutatud ühistranspordikeskus. Selle alternatiivi tugevused ja nõrkused on järgmised:

TUGEVUSED	NÕRKUSED
Ühistranspordikeskused on üle Eesti kasutusel olev ÜT korraldamise eest vastutav organisatsiooni vorm. Seega oleks mudelit võimalik soovi korral üle võtta ka teistes Eesti piirkondades.	Nõuab kokkulepete tegemist ja kohalike omavalitsuste valmisolekut oma tegevusi keskusele delegeerida.
TLN regioonis on see kompetentsikeskus juba olemas (PEÜTK). Tuleb laiendada selle volitusi ja tegevusalasid.	Keskuse liikmelisuse saab peatada, organisatsioonist välja astuda, kui KOV nii otsustab, mis võib piirkonna tervikliku ÜT arengu ohtu seada.
Kui restructureerida PEÜTK, siis on muudatus hinnanguliselt kõige väiksem, kuna uue organisatsiooni saab üles ehitada olemasoleva baasile, kasutades sealset kompetentsi.	PEÜTK on täna bussiliikluse korraldaja, nendel on selle transpordiliigi kompetents. PEÜTK ümberkorraldamisel keskseks korraldajaks tuleb tagada kompetents ka teiste transpordiliikide osas, et kogu teenus ei jääks busside keskseks.
Organisatsiooni asutavad kõik piirkonna omavalitsused koos riigiga. Kuna TLN regioon on strateegiliselt oluline piirkond kogu riigi mõttes ning riik finantseerib ÜT märkimisväärselt (ca 20-25% kogu regiooni eelarvest), siis on oluline, et riigi esindajad saavad ÜT teenuse kujundamises kaasa rääkida. Samuti on oluline, et kõik piirkonna kohalikud omavalitsused saaksid ÜT korraldamises kaasa rääkida.	Ei ole õigust viia läbi väärtemenetlust (trahvid).
Põhikirjaga saab ära määrata osapoolte otsustuspädevuse ja toimimise põhimõtted, sh juhtorganites hääleõiguse proportsioonid. See tähendab, et kohalikud omavalitsused, delegeerides oma ülesanded oma territooriumi ÜT korraldamise osas ühistranspordikeskusele, ning riik, kes omab piirkonnas olulisi huve, saavad koos otsustada, mis hakkab nende roll edaspidi olema, millised otsused peavad olema tehtud üldkoosolekul, kuidas üldkoosoleku liikmed komplekteeritakse, kui suur on iga liikme (sh KOV esindaja) hääle arv ja mille alusel seda jaotatakse. Näiteks Helsingi HSLi üldkogus jaguneb hääleõigus vastavalt kohalike omavalitsuste	TLT liinikilomeetri hind on ca 2 korda kallim kui täna PEÜTK poolt hanke korras sisse ostetud vedajate teenus, mis tähendab, et süsteemis ei pruugi olulist kokkuhoidu tekkida.

elanikkonnale ja ühel omavalitsusel võib olla maksimaalselt kuni 50 protsenti häälest.	
Saab teha leppetrahve piletita sõidu eest.	
Senine PEÜTK tegevus on KOVIDelt saanud palju positiivset tagasisidet.	
Teenust saaks edasi osutada TLT otselepingu kaudu, kui selliselt otsustatakse.	

2. Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse §62¹ alusel moodustatud kohalike omavalitsusüksuste ühisamet. Selle valiku korral soovitame kaaluda ühisameti loomist Tallinna linna koosseisu, kuna Tallinnal on kõige enam elanikke, nende panus ÜT rahastusse on suurim, nende pindala on suurim ning TLN on juba olemas ÜT korraldusega tegelev amet (Transpordiamet) ning ka teenust pakkuv ettevõtte TLT.

TUGEVUSED	NÕRKUSED
Ühisameti moodustamise halduslepingus määratakse kindlaks täpsed organisatsiooni ülesanded, otsustuspädevus jms, st KOV-idel on võimalik väga täpselt ameti ülesehituses kaasa rääkida.	Riik ei saa osaleda organisatsiooni moodustamises ja juhtimises. Riigiasutusi tuleks edaspidi kaasata koostöö vormis, mis arvestades piirkonna olulisust ja riigi panust võib olla ebapiisav.
Ühisameti strateegiliseks juhtimiseks ja tegevuse koordineerimiseks moodustatakse asjaomaste kohalike omavalitsuste volikogude esindajatest ning ekspertidest alaline nõukogu. St et kõik KOVID saavad edaspidi osaleda organisatsiooni juhtimises ja ÜT kui teenuse kujundamises oma elanikele.	Ühisameti haldusakti käsitletakse selle kohaliku omavalitsuse üksuse haldusaktina, kelle nimel ühisamet akti andis. Ühisameti ülesannete täitmisel ja haldusaktide andmisel kohaldatakse selle kohaliku omavalitsuse üksuse õigusakte, kes on halduslepinguga volitanud ühisameti ülesannet täitma. See tähendab, kui ühisamet on loodud Tallinna koosseisu, siis Tallinna volikogu kehtestab tööks vajalikud õigusaktid ja haldusaktid. See võib mõnevõrra kahjustada kõigi kohalike omavalitsuse võrdsust.
Teenust saaks edasi osutada TLT otselepingu kaudu, kui selliselt otsustatakse.	Ühisamet luuakse ühe kokkulepitud KOVi koosseisu, ja kuigi asutamislepingu ja põhimäärusega saab kirjeldada kõikide osapoolte rollid ja vastutuse, siis võib siiski tekkida olukord, et teistel KOVIDel, kelle koosseisu ühisamet ei kuulu, on edaspidi võimalik oma piirkonna ÜT korralduses kaasa rääkida väiksemal määral.
Saab läbi viia vääртеomenetlusi piletitu sõidu eest, funktsioon on Tallinna Munitsipaalpolitsei Ameti poolt täidetud.	Tegemist on võrdlemisi uue juriidilise võimalusega, mistõttu teadaolevalt ei ole Eestis seda ükski kohalik omavalitsus teise koostööks veel kasutanud. Sellest tulenevalt puudub ülevaade, millised rakenduslikud probleemid selle skeemi loomisel esineda võivad.
	Nõuab kokkulepete tegemist ja kohalike omavalitsuste valmisolekut oma tegevusi teise KOVi haldusalasse delegeerida.
	TLT liinikilomeetri hind on ca kaks korda kallim kui täna PEÜTK poolt hanke korras sisse ostetud vedajate

	teenus, mis tähendab, et süsteemis ei pruugi olulist kokkuvõidu tekkida.
--	--

3. Riigiasutus

TUGEVUSED	NÕRKUSED
Riigiasutuse loomine võib olla loogiline samm kui juhtimismudelit eskaleerida kogu riigi territooriumi osas. See tähendab, et kui pikemas perspektiivis teha otsus, et kogu Eesti ÜT korraldus peab olema koordineeritud keskse organisatsiooni poolt, siis sobib selleks asutuseks riigiasutus.	ÜT korraldus on KOKSi alusel KOV vastutus. KOV vastutuses olevaid ülesandeid ei saa riigi tasandile delegeerida (KOKS § 65 lg2: Kohalikud omavalitsusorganid ei tohi delegeerida oma ülesandeid ja pädevust ning nende täitmiseks seadusega ettenähtud vahendeid riigi valitsusasutustele.) See tähendab, et tuleb muuta seadusi ning ÜT eest vastutus KOVi tasandilt ära võtta. See otsus võib olla poliitiliselt keerukas.
Parem kontroll riigi raha üle. Regionaalsetest liikumistest (s.t mitte KOVi sisestest) rahastab lõviosa riik ning riigil peaks olema sõnaõigus teenuse kujundamises kaasa rääkida.	KOVi tunnevad oma piirkonna vajadusi kõige paremini, seega on vaja sisse seada väga hästi toimivad koostööliinid, et kohaliku tasandi vajadused leiaksid vastukaja ja tähelepanu riigiasutuses.
	Võib tekkida oht, et väiksemate piirkondade mured jäävad tahaplaanile, kuna esmalt lahendatakse prioriteetsemad (rohkem kasutajaid puudutavaid) teemasid.
Saab läbi viia väärtemenetlusi piletitä sõidu eest.	

4. Ettevõtte

TUGEVUSED	NÕRKUSED
Tänast rongiliiklust koordineerib igapäevaselt Elron. See tähendab, et ka teiste transpordiliikide korraldamine võib olla ettevõtte poolt korraldatud.	Ei ole selge, kuidas KOVi saaksid oma vajadustes piisavalt kaasa rääkida ja teenuse kujundamises osaleda. Kvaliteedikriteeriumite loomine võiks seda probleemi lahendada.
Ettevõtte eesmärk on teenida kasumit, mis tähendab, et sellel oleks motivatsiooni pingutada klientide leidmiseks ja nende rahulolu tõstmiseks. Seega täidaks selline lähenemine peamist juhtimismuudatuse eesmärki saada süsteemi rohkem kasutajaid.	Kasumi teenimine ja efektiivsus võivad tähendada, et kannatama võivad hakata ÜT kasutajad (nt kui ühe liini opereerimine pole lihtsalt kasumlik, siis ettevõtte võib selle opereerimise lõpetada ja inimesed ei pääse liikuma). Kvaliteedikriteeriumite loomine võiks seda probleemi lahendada.
Saab teha leppetrahve piletitä sõidu eest.	Ei ole õigust viia läbi väärtemenetlust (trahvid).

Arvestades senist praktikat ja kirjeldatud plusse ja miinuseid teeme ettepaneku luua Ühistranspordi keskus (edaspidi Keskus) või restruktureerida olemasolev Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, andes sellele uusi tegevusi ja volitusi juurde. Keskuse eelis võrreldes ühisametiga seisneb peamiselt kahes asjaolus:

1. Keskuse töös saab osaleda ka riik. Arvestades riigi suurt rahalist panust piirkonna ÜT korraldamise eelarves (ca 25%), on igati loogiline ja mõistlik, et riik saaks ÜT korralduses kaasa rääkida.
2. Ühisameti puhul, mis asub Tallinna linna koosseisus, jääb teatav ebakindlus, kas kõikide KOVide huvid on edaspidi võrdselt esindatud.

Kuna paljuski on Tallinna regiooni ÜT juhtimiskorralduse probleemid seostatavad organisatoorse killustatusega, siis ei ole põhjendatud täiendavate osapoolte kaasamine ÜT juhtimisse. Erasektori organisatsioonid oleksid eelkõige siiski teenusepakkuja rollis nagu see on ka täna. Samuti saab kaaluda täiendavate teenuste tellimist erasektori poolt, olgu selleks siis nõudepõhise transpordi pakkumine või linnarataste ja -tõukerataste pakkumine koostöös ühistranspordiga.

Järgnevalt kirjeldame Keskuse ülesandeid ja potentsiaalseid valikuid iga ülesande juures.

8.2. ÜHISTRANSPOORDIKESKUS

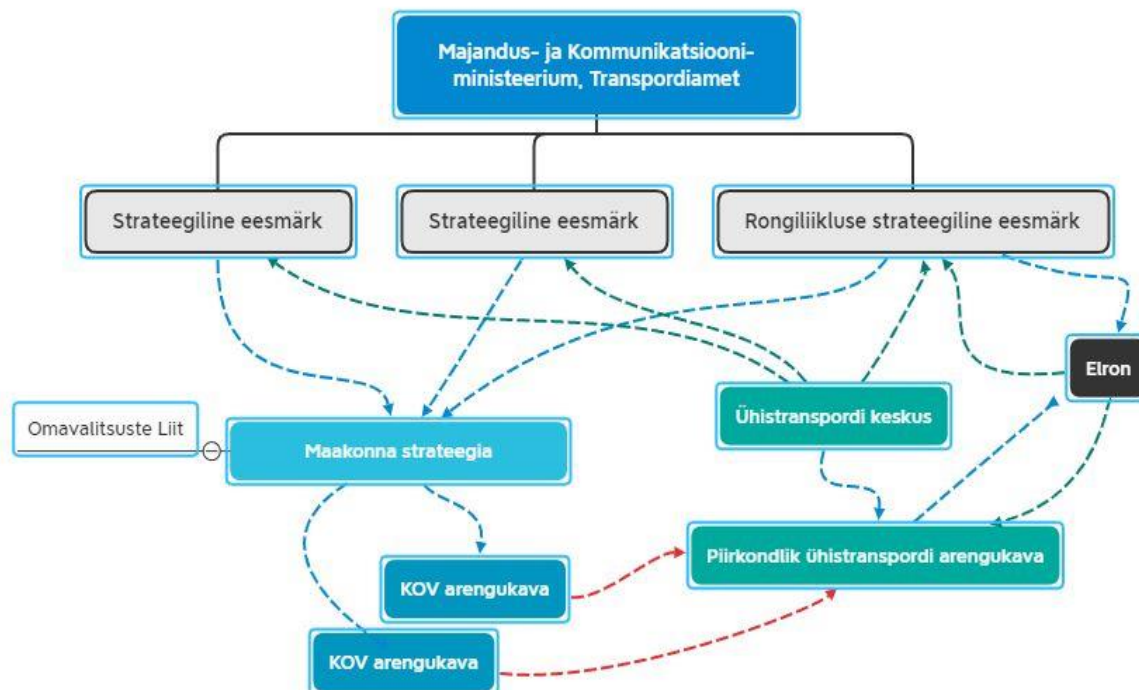
Vaadates tänaseid tegevusi, mida erinevad osapooled ÜT koordineerimiseks teevad, teeme ettepaneku koondada nendest järgmised Ühistranspordikeskusesse:

PIIRKONDLIKU ÜHISTRANSPOORDI TERVIKLIK PLANEERIMINE

Keskuse ülesanne on piirkonna ühistranspordi üldiste arengusuundade määratlemine, eesmärkide seadmine ning arengukavade ja rakendusplaanide koostamine transpordiliikide üleselt, arvestades nende koostoime võimalusi. KOVidele jääb endiselt oma vastutus linna/valla tervikliku strateegilise planeerimise eest. Nendest arengusuundadest peab Keskus võtma sisendi, kui planeerib piirkonna ÜT arengut. Lisaks KOVide ja Keskuse vahelisele tihedale koostööle on seda vaja teha ka riiklikul tasandil. Riigi poolt määratakse pikaajalised strateegilised eesmärgid (nt kasvuhoonegaaside ehk CO₂ heite vähendamise poliitika, ÜT kui teenuse kättesaadavus kõikidele elanikele, liikuvuse edendamine jms). Riigil on võimalik neid eesmärke saavutada läbi koostööpartnerite, kus kohalikel omavalitsustel ja Ühistranspordikeskustel on oluline roll täita. Ja koostöö peaks toimuma ka vastupidi — Keskus annab sisendit üleriigilises planeerimisprotsessis osaledes.

Näeme, et Elron kui üleriigilise rongiteenuse pakkuja peaks jääma rongiteenust sarnaselt ka edaspidi pakkuma, küll aga peab Keskus TLN regiooni planeerimisel lähtuma transpordiliikide üleselt vajadusest. Täna see hästi toiminud ei ole, mis tähendab, et vajalikud on konkreetsed ja fikseeritud kokkulepped osapoolte vahel. Rongiteenuse puhul oleks edaspidi Keskus Elronilt teenuse tellija.

JOONIS 10 ÜHISTRANSPORDI PLANEERIMINE



UURINGUTE LÄBIVIIMINE

Siia tegevuse alla kuuluvad nii valdkondlike uuringute tegemine, nt liikuvusanalüüsid ja -mudelid, aga ka rahulolu-uuringute teostamine (kasutajate tagasiside kogumine, selle analüüs, parendustegevused). Kuna valdkondlikke uuringuid tehakse ka teiste poolt, nt MKM, Transpordiamet, HOL, siis peaks Keskusel olema ülevaade teiste uuringute tulemustest ja selle töötajad peaksid andma nendesse sisendit, sh olema kaasatud osapool nt ruumilise planeerimise tegevustes. Oluline on, et andmete omanik teeks andmed kättesaadavaks, et neid oleks erinevatel osapooltel võimalik analüüsida.

LIINIVÕRGU JA TEENUSE KUJUNDAMINE

Keskuse ülesandeks on liinivõrgu kujundamine — analüüs kust, kuhu ja millises mahus tuleb ÜT teenust osutada. Oluline sisend tuleb selleks kohalike omavalitsustelt. Keskus peab regulaarselt hindama oma teenust (nt ühendusaegade analüüsimine, uute elu- ja töökohtadega seotud arenduste ÜT kättesaadavuse ja vajaduste hindamine) ja selle põhjal muudatusi tegema.

Elron võiks jääda üleriigiliseks rongiteenuse pakkujaks. See tähendab, et Keskus kujundab liinivõrgu ja teenuse transpordiliigist sõltumata ning ostab teenust Elronilt. Täna tellib Elronilt teenust ainult MKM (kuigi ka see võiks olla teostatud Transpordiameti tasandil) otselepingu kaudu, kuid tuleks analüüsida, kas ka Keskusel oleks sarnase otselepingu sõlmimise võimalus Elroniga. See tähendaks ka, et täna riiklikult tehtud kulud Tallinna regiooni rongiliiklusele peaksid liikuma riigilt Keskuse eelarvesse. Keskuse hinnang teenusmahtude osas peaks olema Elronile siduv, kui Eesti Raudteega koostöös ei ole

Elronil võimalik soovitud mahus teenust pakkuda või ei ole nt piisavalt palju ronge, siis saab Keskus puudujäägi katta teiste transpordiliikidega. See tähendab, et rongiliikluse järgi kujundatakse osalt ka teiste transpordiliikide kasutamine.

OPERATIIVNE TEENUSE JUHTIMINE

Selle tegevuse alla kuuluvad liinitöö analüüs teenuse kvaliteedi hindamiseks (kõrvalekalded marsruudist, sõiduplaanist, peatustest jne), operatiivne reageerimine, olukordade lahendamine. Kui rongiliikluse toimivuses on takistused (nt remonttööd raudteel), siis saaks Elron teha koostööd Keskusega leidmaks asendusbussid. Siis on võimalused nt kujundada ajutiselt mõni bussiliin ümber selliselt, et see läheks ka läbi rongipeatuste ja võtaks inimesed sealt peale. Selliseid ümberkorraldusi saaks Elron rahaliselt Keskusele kompenseerida.

SÕIDUPLAANIDE KOOSTAMINE

Sõiduplaanide koostamisel tuleb arvestada sisendit kohalikest omavalitsustelt (nt et koolilapsed jõuaksid õigeks ajaks kooli).

VEDAJATE LEIDMINE JA LEPINGUTE SÕLMIMINE

Ühistranspordiseaduse § 15 lg3 kohaselt ei tohi piirkondlik ühistranspordikeskus täita vedaja funktsioone. See tähendab, et vedajad tuleb leida riigihanke korras, mis tagab ühtlasi ka ausa konkurentsi ja potentsiaalselt soodsama hinna teenuse osutamiseks. Siiski tuleb arvestada, et kogu Tallinna linna ühistranspordi teenust pakub hetkel TLT. **Kui kogu linnaliinide korraldus järsku hankepõhiselt ümber korraldada, siis on oht, et teenuse kvaliteet ja töökindlus langeb.** Lisaks ei saa koheselt TLT tavapärase teenusepakkujana käsitlema hakata, sest veerem on soetatud Tallinna linna toetuse eest, mis annab ettevõttele eelise teiste konkurentide ees.

Siinkohal saab siiski arutleda, kas Keskusel oleks võimalik sõlmida TLT-ga otseleping. Selleks tuleb vaadata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud erisusi koos ÜTS-i tingimustega. ÜTS §21 kirjeldab avaliku teenindamise lepingu sõlmimise korda, viidates määruse 1370/2007 artikli 5 lõigetes 2 ja 5 nimetatud juhtudele, millal saab teenuse osutajaga sõlmida otselepingu. Viidatud artikkel nimetab järgmised olukorrad, mille korral saab otselepinguid sõlmida:

- kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud ja tagatud on järelevalve teenusepakkuja üle;
- teenust osutatakse kohaliku pädeva asutuse või asutuste rühma territooriumil;
- teenusepakkuja ei osale võistlevas pakkumismenetluses seoses avaliku reisijateveoteenuse osutamisega väljaspool piirkonda;
- teenusepakkuja osutab suurema osa teenusest ise;
- teenuste osutamise katkemisel või otsese ohu korral selliseks olukorraks võib pädev asutus sõlmida otselepingu.

Nendele artiklitele tuginedes saab esialgse hinnanguna öelda, et Keskusel oleks võimalik TLTga teatud tingimustel otseleping sõlmida, et TLT saaks jätkata teenuse pakkumist Tallinna regioonis⁹⁹.

⁹⁹ Tegemist on esialgse hinnanguga ning lõpliku otsuse tegemine nõuaks eraldiseisvat detailset juriidilist analüüsi.

ÜHTSE PILETISÜSTEEMI LOOMINE

Keskuse ülesannete hulka kuulub selles tegevuses tariifisüsteemide alternatiivide analüüs, sobiliku valik, kirjeldamine. Tariifisüsteem TLN regioonis peab olema Keskusel ja Elronil ühtne. Keskuse ülesandeks on koostöös Elroniga analüüsida eelarvelisi vajadusi ning teha ettepanek pilethindade kehtestamiseks. Pilethinnad peavad olema kõikidele transpordiliikidele samad, see aitab lahendada olukorda, kus erinevat liiki ÜT omavahel konkureeriks. Pilethinnad võib:

1. kehtestada Keskuse juhataja,
2. hinnad võib kinnitada Keskuse üldkogu (kuhu kuuluvad kõik piirkonna omavalitsuste ja riigi esindajad)
3. hinnad võib kinnitada Transpordiamet.

HSLi ja Praha kogemus näitab, et poliitilisel tasandil otsustamine ei pruugi olla kõige parem lahendus, kuna pilethindadega tahetakse pakkuda valijatele soodsamaid tingimusi, mis aga võib piisava ÜT rahastuse ohtu seada. **Näeme ka ohtu, et pilethindade kehtestamisel ei pruugi Keskuse ja Elroni vaheline koostöö piisavalt hästi sujuda.** Pilethinna kehtestamisel tuleb arvestada Elroni eripäraga, kus rongiliiklus on kõige kallim transpordiliik ning Elron osutab teenust üle Eesti, seega rongiliikluse pilethinnad peaksid arvestama ka Tallinna regiooniga piirnevate piirkondade hinnastamispõhimõtteid. **Sellele tuginedes soovime jätta pilethindade väljatöötamise ja kehtestamise Keskuse ja Elroni koostöös tehtavaks, aga Transpordiametil võiks olla pädevus määrata baashind, millest madalam ei tohiks pilethind olla.** See tähendab, et hinnad saavad kujundatud eelkõige reaalsest turuhinnangust ja vajadusest lähtuvalt, ei ole mõjutatud poliitilistest lubadustest, ning arvestavad samas transpordiliikide erisusi.

Keskus peab tagama keskkonnad ja viisid, kuidas kasutajad saavad pileteid osta. Soovitame selleks luua ühtse piletisüsteemi (koos Elroniga), kus saab osta pileti kõikidele transpordiliikidele, st et osta saab sõiduõigust ning Keskusel oleks võimalik analüüsida ostusid ja kujundada nõudluse järgi liinivõrku. Keskuse roll koos Elroniga selle süsteemi loomisel on olla eelkõige tellija, ärinõuete kirjeldaja, arendusteenuse saab sisse osta erasektorist. Lisaks piletisüsteemi kaudu korraldatud piletimüügile jääb vähemalt osades liinides vajadus müüa pileteid ka ühistranspordist ja/või ka peatustest. See tähendab piletimasinade vm makseterminalide olemasolu ühissõidukites ja peatustes.

JÄRELEVALVE KORRALDAMINE

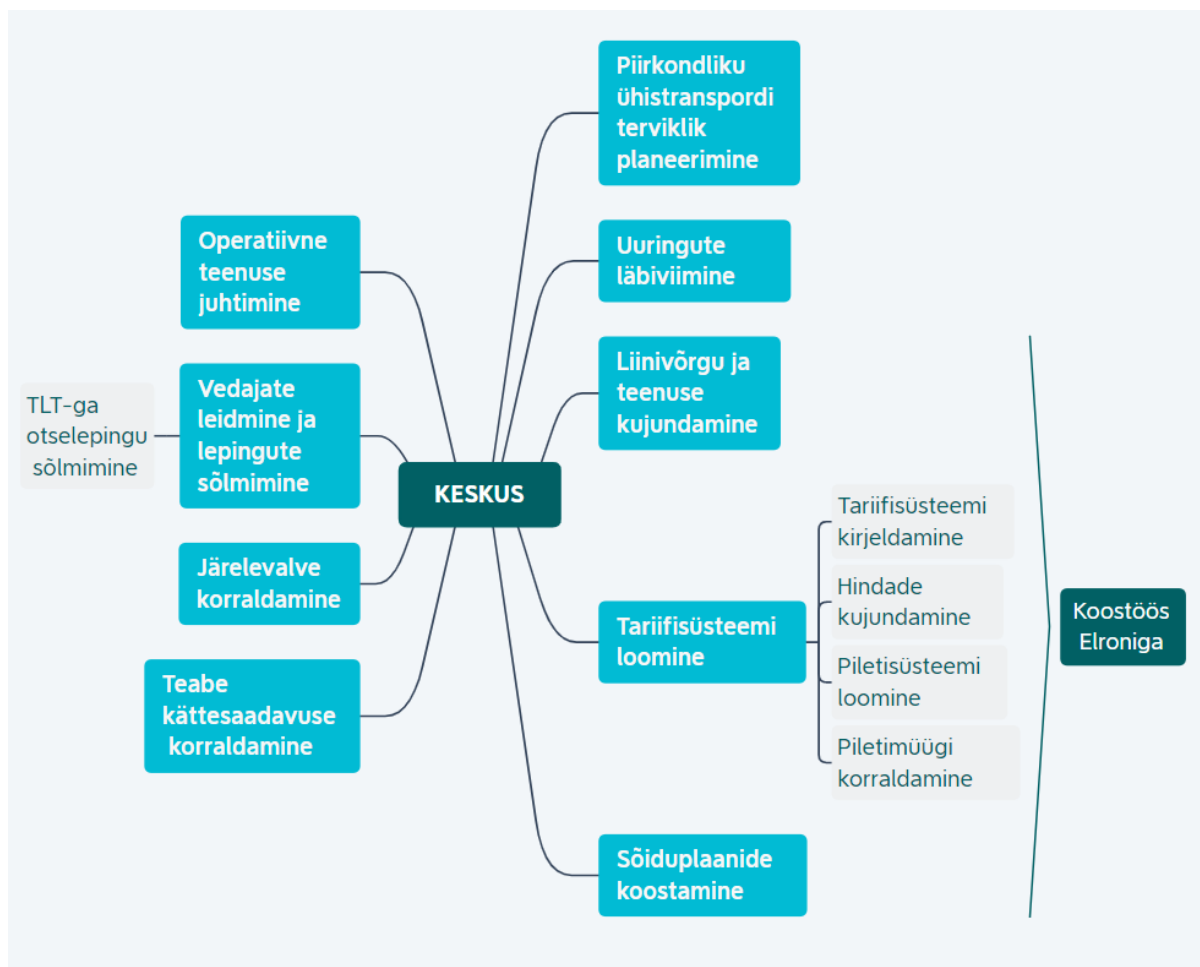
Järelevalvet tuleb teha nii piletikontrolli kui ka lepingutingimuste täitmise üle. Piletikontrolli korral ei ole Keskusel õigus väärteomenetluse korras trahvida, teha saab leppetrahve. Siin soovime kokku leppida Transpordiametiga selle tegevuse korraldamine, st Transpordiamet saaks korraldada piletikontrolli ühistranspordis, nagu see täna ka osaliselt on.

Keskus peab tegema järelevalvet, kas vedajad täidavad nendega sõlmitud lepinguid.

TEABE KÄTTESAADAVUSE KORRALDAMINE

Keskuse ülesandeks saaks ka ühistranspordi kohta käiva teabe esitamine, infokanalite loomine, teabe kättesaadavuse tagamine reisijale (nii koduleht, peatustes olev info kui ka dispetšerteenus).

JONIS 11 KESKUSE ROLLID



8.2.1. TOIMEMUDEL

Keskus	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Transpordiamet	Elron	Kohalikud omavalitsused
Piirkondliku ühistranspordi terviklik planeerimine	Üleriigilise valdkonna arengu planeerimine	Üleriigilises ja piirkondlikus planeerimises osalemine	Reisirongiliikluse arengu planeerimises osalemine	KOV arengu terviklik planeerimine (sisendiks ÜT valdkonna strateegiasse)
Uuringute läbiviimine (eelkõige piirkondlikud)	Üleriigilised uuringud ja analüüsid	Üleriigilised uuringud ja analüüsid	Üleriigilise rongiliikluse korraldamine, sh Tallinna regioonis teenuse pakkumine vastavalt saadud vajadusele ja võimalusele	KOV territooriumi vajaduse uuringud, inimeste rahulolu uuringud

Liinivõrgu teenuse kujundamine ja	Õiguslik regulatsioon	Riigimaanteede taristu planeerimine ja rajamine	Veeremi soetamine, haldamine, hooldus	Piirkonna vajaduse kaardistamine ja sisend ÜT korraldajale
Rongiteenuse mahtude hindamine ja vajaduse esitamine Transpordiametile	Valdkonna rahastamine	Taristu haldus	Piletite müük rongides	Õiguslik regulatsioon?
Operatiivne teenuse juhtimine		Liinilubade menetlemine	Rahastusvajaduse kaardistus	Taristu planeerimine ja rajamine (KOV-i piirkonnas)
Sõiduplaanide koostamine		Valdkonna rahastamine	Piletihinna kujunemises osalemine	Taristu haldus
Vedajate leidmine ja lepingute sõlmimine		Elronilt rongimahtude tellimine, arvestades TLN regiooni vajadusi	Uuringutes osalemine, kasutaja tagasiside uuringute läbiviimine	Valdkonna rahastamine
Ühtse piletisüsteemi loomine		Nõustamine, baashinna kehtestamine, ühtse piletisüsteemi loomine	Ühtse piletisüsteemi loomine	Liinilubade andmine (sh kommertsliinidele)
Järelevalve korraldamine				
Teabe kättesaadavuse korraldamine				

8.2.2. ROLLIDE ERINEVUS ÜHISAMETIGA

Kui kaaluda Tallinna linna koosseisu kohalike omavalitsuste ühisameti loomist, siis selle rollid oleksid samad mis Keskuselgi, erinevus oleks ainult järelevalve korraldamises, mida Ühisameti puhul saaks täita Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet (MuPo). Piletikontrolli korral oleks Ühisametil õigus vääртеomenetluse korras trahvida (Keskus saaks teha ainult leppetrahve). Muid sisulisi erinevusi toimemudelites ei oleks.

8.2.3. TARISTU HALDAMINE JA HOOLDUS

Uus juhtimismudel ei näe muudatusi taristu haldamises ja hoolduses. Täna on taristu väga erinevate osapoolte käes (vt 3.1.2). Selle muutmine esimeses etapis oleks liialt keeruline ja suuremahuline, mistõttu teeme ettepaneku jätta taristuga puuduvad küsimused esialgu muutumatuks. Küll aga võib muudatuste hilisemas faasis kaaluda võimalusi, kuidas Keskus saaks nt oma teenustaset tõsta läbi selle, et investeerib taristuarendustesse (nt pargi ja reisi parklate rajamine, ümberistumissõlmed jms).

9. FINANTSEERIMINE

Tallinna regiooni ühistranspordi rahastamisel on kolm peamist rahastusallikat: **riigi toetus**, **kohalike omavalitsuste dotatsioon** ning **piletitulu**. Viimase nelja aasta ühistranspordi eelarved ja erinevate allikate panus kulude katmisesse on järgnev:

TABEL 18 ÜHISTRANSPORDI RAHASTUSALLIKATE OSAKAALUD AASTATEL 2017-2020¹⁰⁰

KULU/TULU	EUROT AASTAS (2017)	EUROT AASTAS (2018)	EUROT AASTAS (2019)	EUROT AASTAS (2020)
TLN regiooni aasta ÜT kulud	90 545 040	104 445 969	115 495 750	122 381 526
Riigi toetus reisijateveoks	12%	19%	21%	25%
KOV osakaal ÜT finantseeringus	73%	67%	66%	66%
KOV osalus ilma Tallinnata	3%	4%	4%	4%
Piletitulu osakaal kogueelarvest	15%	14%	14%	9%
Piletitulu (kui TLN linnas oleks tasuline ÜT)*	32 524 339	34 833 368	37 484 445	33 259 470
Piletitulu osakaal kui Tallinnas oleks ÜT tasuline*	36%	33%	32%	27%

* arvutusel on lähtutud varasemast praktikast, mil enne tasuta ÜT kehtestamist kattis piletitulu ca 28% TLN linnatranspordi kuludest (allikas: Tallinna Transpordiamet)

Lisaks on oluline vaadata, milline on erinevate kohalike omavalitsuste panus ühistranspordi rahastamisesse. Siinkohal saab võrrelda näiteks KOVide rahastust ühe elaniku kohta (Tabel 19). Võrdlusest nähtub, et Tallinna linn panustab selgelt kõige enam ühistransporti, kulud elaniku kohta on ligi 180 eurot. Kõige väiksemad kulud on Loxsa linnal, kes panustab aastas 1 euro elaniku kohta. Tuleb siiski tõdeda, et selline võrdlus ei ole finantseerimismahu hinnangute andmiseks piisav. Arvestada tuleb, et väiksemates kohalikes omavalitsustes puudub vajadus KOV-sisese ÜT korraldamiseks, sest elanike sõiduvajaduse katab ära PEÜTK ja Elroni poolt pakutavad bussi- ja rongiliinid, mis on riigi poolt doteeritavad ning seetõttu ei ole vajadust KOVil kulusid ühistransporti teha. Järgnevas tabelis toodud muudatused on seotud ka haldusreformiga, kus omavalitsuste ühinemisel territooriumi piirid laienesid¹⁰¹.

¹⁰⁰ Allikad: Kohalikud omavalitsused, PEÜTK, Elron, Transpordiamet

¹⁰¹ Näiteks Saue valla kulude kasv on osaliselt seotud haldusreformiga, sest suur osa nende ühistranspordi eelarvest on seotud Elronile makstavate summadega – algselt oli Saue valla elanikele tasuta II tsoon (sest vald oli kõik II tsoon), aga valdade ühinemisel ulatus Saue vald II-IV tsooni. Hiljem lisandus ka Turba lõik.

TABEL 19 KOHALIKE OMAVALITSUSTE ÜHISTRANSPOORDI EELARVED JA RAHASTUS ÜHE ELANIKU KOHTA 2017-2020

KULU/TULU	EUROT AASTAS (2017)	EUROT AASTAS (2018)	EUROT AASTAS (2019)	EUROT AASTAS (2020)	MUUTUS (2017/2019)	MUUTUS (2017/2020)	KULU ELANIKU KOHTA (2019)	KULU ELANIKU KOHTA (2020)
KOVİ kulu, sh	70 803 296	74 949 774	80 996 388	84 420 784	14%	19%	127	132
Tallinn	67 700 000	71 200 000	76 550 000	79 460 000	13%	17%	172	178
Saue	301 626	510 178	861 726	907 415	186%	201%	36	38
Raasiku	127 394	139 609	154 414	121 207	21%	-5%	30	23
Saku	189 302	251 503	331 807	311 618	75%	65%	31	29
Lääne-Harju	-	287 756	376 628	550 219	31%	91%	30	43
Viimsi	626 557	636 440	762 550	962 295	22%	54%	36	45
Harku	302 214	260 309	219 132	311 401	-27%	3%	14	20
Maardu linn	81 745	79 410	73 621	76 630	-10%	-6%	5	5
Anija	84 918	87 866	121 474	130 444	43%	54%	19	21
Jõelähtme	200 665	247 204	256 087	247 779	28%	23%	38	37
Kiili	142 035	108 807	75 634	79 339	-47%	-44%	13	13
Kohila	135 448	158 129	183 010	135 547	35%	0%	25	18
Kose	303 340	345 856	367 419	405 247	21%	34%	50	56
Kuusalu	241 983	249 028	285 728	262 030	18%	8%	44	40
Rae	200 354	209 748	217 596	273 318	9%	36%	10	13
Loksa linn	1 917	1 917	1 917	1 917	0%	0%	1	1
Rapla	108 831	107 067	92 877	110 547	0%	0%	7	8
Keila linn	54 967	68 947	64 768	73 831	18%	34%	6	7

Siiski tuleb arvestada, et Tallinn on kogu regiooni tõmbekeskseks ning suur osa teiste kohalike omavalistuste elanikkonnast käib Tallinnas kas tööl või ka koolis. Harju maakonna arengustrateegia 2035+ toob välja (viidates 2011. aasta rahvaloenduse andmetele), et Tallinna lähimavalitsustes elavate inimeste töökohad asuvadki peamiselt Tallinnas (50–80%). Harjumaa kaugemate omavalitsuste aktiivselt hõivatud elanikest 15–45% on igapäevaselt seotud Tallinnaga. Arvuliselt on ligi 50 000 Harjumaa elaniku töökoht Tallinnas – st tööalase rände sihtkoht on väga suurel määral seotud Tallinnaga. Tallinna elanikest töötab Tallinnas 81%. Märkimist väärib, et Tallinnas elavatest aktiivselt hõivatutest 2300 inimese töökoht asub Maardus, 3500 töökoht Rae vallas, 1200 Harku vallas, 1600 Viimsi vallas, 1000 töökohta Saku ja Saue vallas. Nendes piirkondades asuvad mh mitmed ettevõtlusalad (logistika- ja tööstuspargid). Samas töötab elukohajärgses omavalitsuses keskmiselt 35% hõivatutest, kaugemate keskuste (Loksa ja Paldiski linn, Kuusalu, Kose, Anija vald) puhul on see 43%. Tallinna lähimavalitsustes elavatest hõivatutest töötab elukohajärgses omavalitsuses umbes 21%.¹⁰²

Elanike liikuvust ja tööalast rännet silmas pidades tuleb tõdeda, et kõikidel TLN regiooni piirkonna elanikel võib olla vajadust kasutada mõne teise KOV-i territooriumil ühistransporti. See kehtib nii tallinlaste osas, kellest ca 20% töötavad linnast väljas, aga ka vastupidi, kus lähivaldade elanike töökohad asuvad paljuski Tallinnas. Viimane toob ühtlasi kaasa ka selle, et Tallinna ümbritsevate valdade autokasutuse negatiivsed mõjud (tänavaruum, müra, saaste, infrastruktuuri kulud) koonduvad Tallinna linnaruumi ja mõjutavad just tallinlasi kõige rohkem. **See tähendab, et kõigi KOVide panus kogu regiooni, sh Tallinna linnasisese transpordi rahastamisesse, on oluline, kuna kõikide KOVide elanikud kasutavad nii maakonna kui ka Tallinna linnatransporti (või on selle potentsiaalsed kasutajad).** Siiski ei ole teiste KOVide elanike kasutustihedus Tallinna linnatranspordis eelduslikult sama, mis Tallinna linna elanikel, mistõttu võrdsest ei peaks KOVid Tallinna linnatransporti finantseerima.

SOODUSTUSED

Finantseerimise osakaalu juures ei saa lähtuda KOVide soovist teatud kasutuajagruppidele või kogu elanikkonnale sõidusoodustusi pakkuda. See tähendab, et järgneva analüüsi osas lähtutakse rahastusprintsipiidest, mille osas KOV võib otsustada teatud kulu täiendavalt enda kanda võtta. Näiteks kui Tallinna linn soovib jätkata tasuta ÜT teenuse pakkumist oma elanikele, siis see tähendab täiendavat kulu Tallinna linnale, mis ei lähe baasarvestuse hulka.

EELARVE PROGNOOS AASTATEKS 2022-2025

Kui lähtuda eeldusest, et tellitud liiniveomahte ei muudeta ning olulisi investeeringuid ei tehta ning eelarve kasvab ainult tarbijahinnaindeksi prognoosi¹⁰³ võrra, siis kasvab aastaks 2025 TLN regiooni ühistranspordi eelarve 132 miljoni euroni (vt Tabel 20 Eelarve prognoos aastateks 2022-2025).

¹⁰² https://www.hol.ee/docs/file/harju%20strat%20210x297mm%2022_05_2019.pdf

¹⁰³ <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigieelarve-ja-majandus/majandusprognoosid>

TABEL 20 EELARVE PROGNOOS AASTATEKS 2022-2025

KULU/TULU	EUROT AASTAS (2020)	EUROT AASTAS (2022)	EUROT AASTAS (2023)	EUROT AASTAS (2024)	EUROT AASTAS (2025)	OSAK AAL 2025
TLN regiooni aasta ÜT kulud	122 381 526	125 073 920	127 700 472	130 126 781	132 729 317	100%
THI	-	2,2%	2,1%	1,9%	2,0%	-
Riigi toetus reisijateveoks	30 256 165	30 921 801	31 571 159	32 171 011	32 814 431	25%
KOV osakaal ÜT finantseeringus	62 171 984	63 539 768	64 874 103	66 106 711	67 428 845	51%
Piletitulu	33 259 470	33 991 179	34 704 994	35 364 388	36 071 676	27%

9.1. ALTERNATIIVIDE KIRJELDUS

Finantseerimise alternatiivide ja võimaluste kaalumisel ja sobivuse hindamisel tuleb esmalt kokku leppida **eesmärkides, mida ÜT finantseerimismudel pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks.** Nendeks eesmärkideks on:

- 1. Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
- 2. Piisavate vahendite olemasolu ÜT teenuse kvaliteetseks pakkumiseks ja arendamiseks.** See eeldab kas osapoolte panuse suurendamist või piletitulu suurenemist.
- 3. Tunnetatud õiglasem finantseerimise jaotus erinevate osapoolte vahel.** Hetkel nendivad pea kõik osapooled, et KOVide rahastus on ebavõrdne.

Alternatiivide väljatöötamisel saame võrdluseks vaadata ka teiste riikide praktikaid. Helsingi piirkonnas põhineb omavalitsuste makstava toetuse suurus tegevuskulude ja üldiste HSL-kulude vs piletitulude puudujäägil. Nii kulud kui ka tulud jaotatakse omavalitsustele vastavalt nende kodanike poolt tehtud reiside arvule. See tähendab, et HSL kogub andmeid reisijate ja reiside kohta, sh mitu kilomeetrit erinevate kohalike omavalitsuste inimesed ühistransporti kasutades läbisid. Subsiidiumi ülempiir on 50%. See tähendab, et **proportsioon piletitulu ja kohaliku omavalitsuse panusega on fikseeritud HSL aluslepingus – 50% kohalikud omavalitsused ja 50% piletitulu. Seega, mida rohkem on sõitjaid ehk mida suuremat piletitulu teenitakse, seda suurem on ka kohalike omavalitsuste panus.** Selline finantseerimissüsteem on HSLile motivaatoriks, kuna paremat teenust osutades ja rohkem inimesi ühistranspordi meelitades suurendavad nad enda finantseerimist. Riigi toetus ühistranspordi korraldamisel on marginaalne. Kulude jaotamisel kasutatavad nõudluse andmed (sõitjate arv ja sõitjakilomeetrid transpordiliikide kaupa) põhinevad piletiuuringutel ja reisikaardisüsteemi andmetel või teistel usaldusväärsetest allikatest kogutud andmetel. HSL nendib, et tänane finantseerimise mudel on aja- ja töömahukas, sest tuleb koguda kõikide inimeste andmeid ja kaardistada nende liikumist ja seeläbi arvutada iga omavalitsuse panus.

Kõik Prahast tekkivad kulud maksab Praha linn ning kõik linnast välja jäävate piirkondade kulude eest vastutab vastav maakond või kohalik omavalitsus. Praha linnas on piletitulu osakaal ca 20%. Maakonna tasandil on piletitulu osakaal kõrgem, ca 50%. See tuleneb osalt sellest, et hinnad on

maakonnas kõrgemad kui Praha linnas sees. Teisalt on maakonnaliinides pileti valideerimise kohustus (osadel liinidel ka esiuksest sisenemise kohustus ja pileti tõendamine bussijuhile), mis tähendab, et inimesel on raskem ilma piletitä sõita. Praha linnaliinidel valideerimiskohustust ei ole. Kohalike omavalitsuste dotatsioon maakonna tasemel lepatakse kokku läbirääkimiste kaudu, kuid see on keerukas protsess, millele otsitakse alternatiive. Osa liine hüvitab regionaalne tasand, osa kohalik omavalitsus, osa finantseeritakse kombineeritult. Kohalike omavalitsuste finantseerimine fikseeritakse lepingutes, finantseerimise aluseks on liinikilomeetrite hind vastaval territooriumil, lahutades sellest piletitulu.

Stockholmi piirkonnas rahastatakse ligikaudu 50% ühistransporditeenuste kogumaksumusest piletimüügist ja äritegevuse tuludest, ülejäänud osa finantseeritakse Stockholmi maakonna elanike maksutulust.¹⁰⁴

Nendest eesmärkidest ja teiste riikide praktikast lähtuvalt saame teha ettepaneku ühtlustada KOVide panust ÜT rahastamisesse ning suurendada piletitulu osakaalu ÜT rahastusmudelil. See tähendab:

1. riigi dotatsioon võiks jääda tänase osakaalu juurde ehk olla 25% kogueelarvest.
2. Piletitulu võiks moodustada vähemalt 30% eelarvest.
3. KOVide poolne finantseerimine võiks olla kuni 45% ÜT eelarvest.

9.1.1. ÕIGLASEM PROPORSIONAALNE JAOTUS

Rahastusmudelil kohalike omavalitsuste osakaalu leidmisel on neli alternatiivi: elanike arvu järgi, sõitjate järgi, kokkuleppeline või kombinatsioon eelpool nimetatud alternatiividest. **Kohalike omavalitsuste motivatsioon ühistransporti rahastada tuleneb sellest, et ÜT korraldamine on tänase õiguskorra järgi nende kohustus, aga peamiselt siiski seeläbi, et see võimaldab neil pakkuda oma elanikele paremat teenust.**

KOV EELARVE ARVUTAMINE ELANIKE ARVU JÄRGI

Täna on KOVide rahastus elaniku kohta äärmiselt erinev, olles vahemikus 178 eurot Tallinna ja 1 euro Loxa linna puhul. KOVide kaalutud keskmine ühistranspordi rahastamine 2020. aastal oli 98 eurot elaniku kohta¹⁰⁵. Jättes Tallinna osa muutumatuks ning arvestades, et aastane eelarve kogu regioonis suureneb tarbijahinnaindeksi (THI) võrra (mis tähendab, et ka KOVide panus suureneks aastas sama proportsiooni alusel), siis võime prognoosida 2022-2025 omavalitsuste finantseerimisvajadused (vt Tabel 21. Prognoosist on näha, et kõik KOVid peale Tallinna linna peaksid ÜT rahastamiseks olulises osas lisavahendeid leidma. Eelarves ei ole kajastatud piletihinna kompenseerimist oma elanikele, kui KOVid soovivad selliseid soodustusi pakkuda, siis selleks tuleb leida täiendavaid vahendeid.

¹⁰⁴ <https://www.emta.com/spip.php?article121&lang=fr>

¹⁰⁵ 2020.a KOVide kulud ÜT-le (kus Tallinna linna kulud on arvatud selliselt, et välja on jäetud tasuta ühistranspordi kompenseerimine) jagatud kogu piirkonna elanike arvuga.

TABEL 21 KOV KULUDE PROGNOOS 2022-2025

KULU/TULU	Eurot aastas (2020)**	Eurot aastas (2022)*	Eurot aastas (2023)	Eurot aastas (2024)	Eurot aastas (2025)	Muutus (2020/2022)	Muutus (2020/2025)	Elanike arv	KOV dotatsioon elaniku kohta (2020)	KOV dotatsioon elaniku kohta (2022)	KOV dotatsioon elaniku kohta
Aastane eelarve	122 381 526	125 073 920	127 700 472	130 126 781	132 729 317	2 692 394	10 347 790				
KOV'i kulud ühistranspordil e (sh dotatsioonid, liikmemaksud)	61 642 680	56 283 264	57 465 212	58 557 051	59 728 192	- 5 359 416	- 1 914 487	637 633	97	88,3	94
Tallinn	56 713 589	39 317 068	40 142 727	40 905 439	41 723 547	- 17 396 521	- 14 990 042	445 423	127	88,3	94
Saue	907 415	2 109 807	2 154 113	2 195 041	2 238 942	1 202 392	1 331 527	23 902	38	88,3	94
Raasiku	104 639	455 557	465 123	473 961	483 440	350 918	378 801	5 161	20	88,3	94
Saku	311 618	952 423	972 424	990 900	1 010 718	640 805	699 100	10 790	29	88,3	94
Lääne-Harju	550 219	1 126 578	1 150 236	1 172 091	1 195 532	576 359	645 313	12 763	43	88,3	94
Viimsi	947 169	1 884 897	1 924 480	1 961 045	2 000 266	937 728	1 053 097	21 354	44	88,3	94
Harku	311 401	1 388 384	1 417 540	1 444 473	1 473 363	1 076 983	1 161 962	15 729	20	88,3	94
Maardu linn	76 630	1 368 523	1 397 262	1 423 810	1 452 287	1 291 893	1 375 657	15 504	5	88,3	94
Anija	130 444	553 800	565 430	576 173	587 696	423 356	457 252	6 274	21	88,3	94
Jõelähtme	247 779	588 048	600 397	611 805	624 041	340 269	376 262	6 662	37	88,3	94
Kiili	79 339	523 965	534 968	545 133	556 035	444 626	476 696	5 936	13	88,3	94
Kohila	135 547	656 987	670 783	683 528	697 199	521 440	561 652	7 443	18	88,3	94
Kose	405 247	642 510	656 003	668 467	681 837	237 263	276 590	7 279	56	88,3	94
Kuusalu	262 030	573 131	585 167	596 285	608 211	311 101	346 181	6 493	40	88,3	94
Rae	273 318	1 874 835	1 914 206	1 950 576	1 989 588	1 601 517	1 716 270	21 240	13	88,3	94
Loksa linn	1 917	226 057	230 804	235 190	239 893	224 140	237 976	2 561	1	88,3	94
Rapla	110 547	1 151 646	1 175 831	1 198 172	1 222 135	1 041 099	1 111 588	13 047	8	88,3	94
Keila linn	73 831	889 046	907 716	924 963	943 462	815 215	869 631	10 072	7	88,3	94
THI	-	2,2%	2,1%	1,9%	2,0%						

*arvutuskäik= elanike arv *aasta eelarve elaniku kohta (aasta eelarve jagatud regiooni elanike arvuga). KOVI kulud kokku on 45% kogueelarvest.

** Tallinna eelarve 2020.aastal on eelarve, millest on maha arvestatud potentsiaalne piletitulu (28% kuludest). Tallinna muutused kajastavad vahendeid mis vabanevad kui TLN ei kompenseeri oma elanikele enam piletihindu. Kõigi KOVIDe 2020. eelarves on arvestatud KOVIDe puhaskuluga ühistranspordile ehk lahutatud kogukuludest tulud.

*** Arvestatud ei ole potentsiaalse elaniku arvu kasvu/kahanemisega

Eelarve osakaalu arvutamisel elanike arvu järgi proportsionaalselt on järgmised plussid ja miinused.

TABEL 22 KOV FINANTSEERIMISE SUURUS ELANIKE ARVU JÄRGI, PLUSSID JA MIINUSED

PLUSSID	MIINUSED
Süsteem arvestab kõiki elanikke kui potentsiaalseid ÜT kasutajaid.	Ei arvesta tegelike sõitjate arvuga, osa KOVe võivad panustada rohkem, kuigi tegelikke sõitjaid on vähem.
Lihtne arvestus.	Enamuse KOVide eelarved ÜT-le peaksid märkimisväärselt kasvama, seda raha leida võib olla väga keerukas.
Harju- ja Raplamaa KOVid doteerivad osalt ka Tallinna linnatransporti, mis on põhimõtteliselt õige, sest selle kõrge kvaliteet on oluline ka nende piirkonna elanikele. Ja ka vastupidi – Tallinn doteerib ka teiste piirkondade (küll hetkel vähest) transporti. Vajadusel doteerib Tallinn ka maakonnaliine (näiteks kui uus liinivõrk on selline, et suur osa “linnaliine” sõidab ka Tallinnast välja).	Kui KOVid tahavad oma elanikele veel soodustusi pakkuda, siis see on täiendav kulu, mille KOV peab eelarvest leidma.
KOVidel on lihtsam ette näha ÜT kulude suurust.	Harju- ja Raplamaa KOVid doteerivad osalt ka Tallinna linnatransporti, mis põhimõtteliselt on küll õige, kuid kuna eelduslikult ei kasuta nende elanikud sama tihedalt linnatransporti, siis tekitab see ebavõrdsust.

KOV EELARVE ARVUTAMINE SÕITJATE ARVU JÄRG

Sõitjate arvu järgi KOV finantseerimise osakaalu arvestamiseks on vajalik piletisüsteem, mis suudab sõitjad isikuliselt tuvastada. Seda täna ühtselt ja 100% kaetusega ei ole, seega täpse sõitjate arvu saamiseks läheb mõned aastad aega. Alternatiivina saaksime seni kasutada KOVide ja teiste organisatsioonide poolt läbiviidud uuringuid (küsitlusi), mis annavad indikatsiooni, kui palju kohalike omavalitsuse elanikest keskmiselt aastas ühistransporti kasutavad. Arvutuskäik sellise mudeli rakendamisel saaks olla järgmine:

$$\begin{aligned} & \text{Aasta eelarve} - \text{riigi dotatsioon} - \text{piletitulu} = \text{KOVide osa} \\ & \text{KOVide osa} / \text{sõitjakäive (sõitjate arv ja liinikilomeetrid kõikide transpordiliikide kohta)} = \text{kulu ühe} \\ & \hspace{10em} \text{sõitja kohta} \\ & \text{Kulu sõitja kohta} \times \text{konkreetse KOV sõitjate arv} = \text{KOV osa eelarves} \end{aligned}$$

Sellise rahastusmudeli plussid ja miinused on järgnevad:

TABEL 23 KOV FINANTSEERIMISE SUURUS SÕITJATE ARVU JÄRGI, PLUSSID JA MIINUSED

PLUSSID	MIINUSED
Arvestab reaalseid sõitjaid KOV täpsusega.	Nõuab ühtse personaliseeritud piletisüsteemi juurutamist.
Iga KOV maksab täpselt nende sõitude eest, mida tema elanik teeb.	KOVide osakaalu pidev arvestamine, keerukam kuluarvestussüsteem.
Kõige õiglasem rahastusmudel KOVide vaatest.	KOVidel tekib tagurpidine motivatsioon: mida vähem on nende sõitjaid, seda väiksemad on nende kulud.

	Täna puudub täpne ülevaade sõitjate arvust, seega vajaks üleminekuperioodi, kus tuleb rakendada muid arvestuspõhimõtteid.
	KOVidel keerulisem eelarves ette prognoosida ühistranspordiga seotud kulusid.

LÄBIRÄÄKIMISTEL KUJUNEV PROPORSIOON

Sellise lähenemisega lepitakse iga-aastaselt iga KOVi panus eelarvesse kokku läbiraäkimiste teel. Selget süsteemi KOVide panuse arvestamisel ei ole ning finantseerimise osakaalud võivad aastate lõike olla erinevad.

TABEL 24 KOV FINANTSEERIMISE OSAKAALUD LÄBIRÄÄKIMISTE ALUSEL, PLUSSID JA MIINUSED

PLUSSID	MIINUSED
Paindlik süsteem, saab arvestada KOVi reaalseid võimalusi.	Läbiraäkimiste pidamine on pikk ja vaevarikas protsess.
Võib olla sobilik meetodika teatud ülemineku perioodiks.	Osakaalud võivad kujuneda ebavõrdseks, rahastuses ei saa kindel olla.
	Tekib küsimus, kas need, kes tasuvad rohkem, saavad rohkem ka otsustusõigust

KOMBINEERITUD ALTERNATIIV

Kombineeritud alternatiivina saaks rakendada näiteks teatud osa KOVide panuse fikseerimist kohalike elanike arvu järgi ja teatud osa KOV sõitjate arvu järgi. Üheks võimaluseks oleks katta pool eelarvest elanike arvu järgi ja teine pool reaalsete sõitjate arvu järgi.

PLUSSID	MIINUSED
Aitab leevendada tagurpidist motivatsiooni, mis võib tekkida ainult sõitjate arvu alusel finantseerimisest (mida vähem on KOVi sõitjaid, seda väiksemad on KOVi kulud).	KOVid ei tea, milliseks nende iga-aastane ÜT eelarve kujuneb.
Elanike arvu järgi osaline tasustamine arvestab, et kõik elanikud on potentsiaalseid ÜT kasutajaid.	Nõuab ühtse personaliseeritud piletisüsteemi juurutamist.
Iga KOV maksab nende sõitude eest, mida tema elanik teeb ja sealjuures tagab ka ÜT baasrahastuse.	KOVide osa pidev arvestamine, keerukam kuluarvestussüsteem.
	Enamuse KOV eelarvetest ÜT-le peaksid märkimisväärselt kasvama, seda raha leida võib olla väga keerukas.
	Kui KOVid tahavad oma elanikele veel soodustusi pakkuda, siis see on täiendav kulu, mille KOV peab eelarvest leidma.
	Täna ei ole KOV sõitjate arv täpselt teada, mistõttu võib rakendamine vajada üleminekuperioodil alternatiivseid rahastuspõhimõtteid.

TABEL 25 KOV KULUDE PROGNOOS 2022-2025 (KOMBINEERITUD ALTERNATIIV)

KULU/TULU	Eurot aastas (2020)**	Eurot aastas (2022)*	Eurot aastas (2023)	Eurot aastas (2024)	Eurot aastas (2025)	Muutus (2020/2022)	Muutus (2020/2025)	Elanike arv	KOV dot elaniku kohta (2020)	KOV dot kokku (2022)	sh KOV dot elaniku kohta elanike arvust (2022)	sh KOV dot elaniku kohta sõitjate arvust (2022)	Osakaal sõitjatest (%)	KOV dot elaniku kohta (2025)* **
Aastane eelarve	122 381 526	125 073 920	127 700 472	130 126 781	132 729 317	2 692 394	10 347 790							
KOV'i kulud ühistranspordile (sh dotatsioonid, liikmemaksud)	61 642 680	56 283 264	57 465 212	58 557 051	59 728 192	- 5 359 416	- 1 914 487	637 633	97	88	44,1	44		94
Tallinn	56 713 589	40 764 758	41 620 818	42 411 614	43 259 846	- 15 948 831	- 13 453 743	445 423	127	92	44,1	47	75%	97
Saue	907 415	1 929 782	1 970 307	2 007 743	2 047 898	1 022 367	1 140 483	23 902	38	81	44,1	37	3%	86
Raasiku	104 639	416 685	425 435	433 519	442 189	312 046	337 550	5 161	20	81	44,1	37	1%	86
Saku	311 618	871 155	889 449	906 349	924 476	559 537	612 858	10 790	29	81	44,1	37	1%	86
Lääne-Harju	550 219	1 030 449	1 052 089	1 072 079	1 093 520	480 230	543 301	12 763	43	81	44,1	37	2%	86
Viimsi	947 169	1 724 063	1 760 268	1 793 714	1 829 588	776 894	882 419	21 354	44	81	44,1	37	3%	86
Harku	311 401	1 269 916	1 296 584	1 321 219	1 347 644	958 515	1 036 243	15 729	20	81	44,1	37	2%	86
Maardu linn	76 630	1 251 750	1 278 037	1 302 320	1 328 366	1 175 120	1 251 736	15 504	5	81	44,1	37	2%	86
Anija	130 444	506 545	517 183	527 009	537 550	376 101	407 106	6 274	21	81	44,1	37	1%	86
Jõelähtme	247 779	537 872	549 167	559 601	570 793	290 093	323 014	6 662	37	81	44,1	37	1%	86
Kiili	79 339	479 256	489 321	498 618	508 590	399 917	429 251	5 936	13	81	44,1	37	1%	86
Kohila	135 547	600 927	613 547	625 204	637 708	465 380	502 161	7 443	18	81	44,1	37	1%	86
Kose	405 247	587 686	600 028	611 428	623 657	182 439	218 410	7 279	56	81	44,1	37	1%	86
Kuusalu	262 030	524 227	535 236	545 405	556 313	262 197	294 283	6 493	40	81	44,1	37	1%	86
Rae	273 318	1 714 859	1 750 871	1 784 138	1 819 820	1 441 541	1 546 502	21 240	13	81	44,1	37	3%	86
Loksa linn	1 917	206 768	211 110	215 121	219 424	204 851	217 507	2 561	1	81	44,1	37	0%	86
Rapla	110 547	1 053 379	1 075 500	1 095 934	1 117 853	942 831	1 007 306	13 047	8	81	44,1	37	2%	86
Keila linn	73 831	813 186	830 262	846 037	862 958	739 355	789 127	10 072	7	81	44,1	37	1%	86
THI	-	2,2%	2,1%	1,9%	2,0%									

*arvutuskäik= elanike arv *aasta eelarve elaniku kohta (aasta eelarve jagatud regiooni elanike arvuga) jagatud kahega

** Tallinna eelarve 2020.aastal on eelarve, millest on maha arvestatud potentsiaalne piletitulu (28% kuludest). Tallinna muutused kajastavad vahendeid mis vabanevad kui TLN ei kompenseeri oma elanikele enam piletihindu. Kõigi KOVide 2020. eelarves on arvestatud KOVide puhaskuluga ühistranspordile ehk lahutatud kogukuludest tulud.

*** Arvestatud ei ole potentsiaalse elaniku arvu kasvu/kahanemisega

9.1.2. UUED RAHASTUSALLIKAD

On leitud, et ühistranspordi atraktiivsuse tõstmisel tuleb kasuks, kui samaaegselt tehakse keerulisemaks/kallimaks autoga liiklemine. McKinsey&Company uuris üle maailma 24 linna transpordisüsteemi, 2018. aastal valminud uuringu kohaselt olid nendest viies (sh London, Singapur), kus elanikud olid kõige rohkem rahul ühis- ja ka eratranspordiga, kehtestatud märkimisväärsed meetmed (sh maksud) auto kasutamisele linnas. Sõiduauto kasutamise maksustamine (ummikutasu, parkimistasu) muudab muuhulgas transpordisüsteemi tõhusamaks (vähem ummikuid). Paralleelselt on need linnad pühendunud ühistranspordi arendamisele ning jalakäijate ja jalgrattateede infrastruktuuri loomisele. Suur rahulolu nende arengutega ületab rahulolematust, mis tekib sõiduautodele seatud meetmete tõttu.

Kui nt parkimise ja ummikumakse ei ole kehtestatud, siis on isikliku autoga liiklemine alati suhteliselt odav ühistranspordi kasutamise kõrval, st selles olukorras on „sõiduauto kasutamine alahinnastatud“.¹⁰⁶ Nii on ühistranspordil keerulisem konkureerida ja areneda (väiksem huvi elanike poolt), liikluskorraldusega on rahulolu väiksem (autostumine, ummikud, kehvemad ühistranspordiühendused).

Teise alternatiivina saab kaaluda eraettevõtete finantseerimise kaasamist ÜT rahastusse. Täna on kohalikud omavalitsused kasutanud erasektori rahastust teatud taristu väljaarendamiseks, kuid potentsiaalselt saaks eraettevõtted, kelle kontorid ja töökohad kohalikus omavalitsuses paiknevad, panustada oma töötajate ja klientide liikuvuse parendamiseks. Näiteks Prantsusmaal, sh pealinnas Pariisis, on ettevõtetele, kellel on enam kui 11 töötajat, kehtestatud transpordimaks, mis on (olenevalt piirkonnast) 0,5-2,95% palgafondist.

Parkimistasu on Tallinna linnas üsna laialdaselt kehtestatud, samas ummikumaksu kehtestatud ei ole, mis paljudes linnades (nt Singapur, London, Peking jt)¹⁰⁷ on toonud kaasa nii ÜT kasutatavuse kasvu kui ka saastatuse vähenemise. Kohalike maksude seaduse järgi ummikumaksu maksuliigina ette nähtud ei ole. Seaduses nimetatud mootorsõiduki maksu Tallinna linnas 2003.aastast enam ei koguta, kuna see ei täitnud oma eesmärki ja oli ebaõiglane linlaste suhtes, sest maksu pidid tasuma nemad, aga naabervalla elanikele seda kehtestatud ei olnud.

Igasugune uute maksude kehtestamine tuleb hoolikalt läbi kaaluda, täiendavad mõjuanalüüsid saavad siinkohal otsustamisel abiks olla. Oluline on õppida teiste ja ka enda varasematest ebaõnnestumisest ja vaadata Tallinna piirkonda kui tervikut. **Esmaste täiendava rahastusallikana soovitame kaaluda siiski tänaste soodustuste vähendamist eelkõige tööealisele elanikkonnale (sh tasuta ühistranspordi kaotamist).**

Täiendava rahastusallikana saab kaaluda ka Helsingi finantseerimismudeli rakendamist, kus KOVide panus ja piletitulu osakaal on fikseeritud proportsioonis, mis tähendab, et mida suurem on piletitulu, seda suurem ka KOV osa finantseerimises ning see motiveerib ÜT korraldavat asutust pingutama teenuskvaliteedi tõstmise ja uute reisijate saamise nimel.

¹⁰⁶ Proost, S (2018), "Reforming Private and Public Urban Transport Pricing", International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing, Paris <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/private-public-urban-transport-pricing.pdf>

¹⁰⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Congestion_pricing#Effects

9.1.3. ETTEPANEKUD

Lähtudes erinevate finantseerimismudelite plussidest ja miinustest, **teeme ettepaneku seada riigi ja piletitulu proportsioon järgmistele tasemetele: riigi dotatsioon oleks 25% kogueelarvest (säilitada senine olukord) ja piletitulu vähemalt 30% kogueelarvest.** Piletitulu osakaal 30% võiks olla esialgne eesmärk, kuid pikemas perspektiiviks võiks osakaal olla sarnane teistele võrdlusriikidele, moodustades 50% kogueelarvest. Piletitulu osakaalu suurenemisel peaks vähenema KOV finantseerimise osakaal.

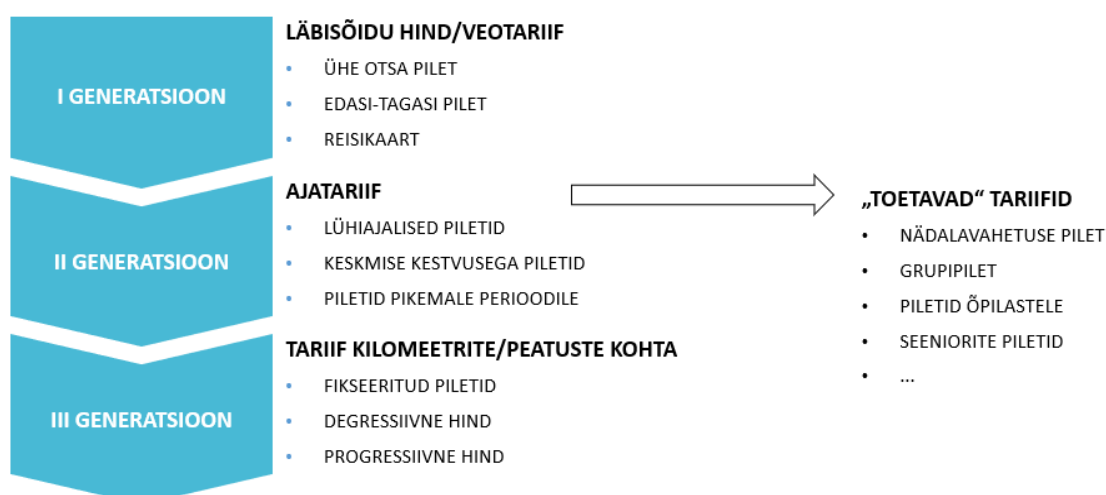
Kohalike omavalistuste osaluse (kuni 45% eelarvest) leidmisel teeme ettepaneku rakendada kombineeritud elanike ja reisijate arvu põhised finantseerimismudelid. Selline finantseerimismudel arvestab kõige täpsemini iga kohaliku omavalitsuse elaniku sõite ja panustab süsteemi finantseerimisse täpselt selle proportsiooni. Samaaegselt on tagatud baasfinantseerimine vastavalt elanike koguarvule, nii on tagatud põhimõte, et kõik elanikud on potentsiaalsed ÜT kasutajad.

10. TSONEERIMINE JA HINNASTAMINE

Ühistranspordi atraktiivsuse ja konkurentsivõime tõstmise vajadus tuleneb keskkonnakaitsega seotud aspektidest, st et vähendada autode ja liiklemisega seotud keskkonnamõjusid, samuti kuulub see kaasaegse ning jätkusuutliku linna tõhusa toimimise juurde. Üle maailma on neid linnu, kus ühistransport on tasuta. Valdavam on siiski mudel, kus ühistransporti rahastatakse (osaliselt) piletitulust ja seejuures käsitletakse ühistranspordi piletihindu (tariife) kui turundusvahendit, et saavutada muid eesmärke linna strateegias. Selliste eesmärkide hulka kuulub näiteks eakasõbralikkus (tasuta ühistransport eakatele), suurte perede toetamine (soodustused suurperedele), jne. Seega on ühistranspordi tariifisüsteemi kujundamine laiem teema kui vaid ühistranspordi rahastamise mudeli loomine, finantseerimine võib olla teisejärguline eesmärk. Selline lähenemine kajastub riigi ja kohalike omavalitsuste järjest suuremas panustamises ühistranspordi.¹⁰⁸ **Tallinna regionis puuduvad täna ühtsed tsoneerimis- ja hinnastamis põhimõtted.**

Ühistranspordipiletite hinnastamisel on võimalik kasutada erinevaid variante nii hinnakujundamisel kui piletiliikide loomisel:

JOONIS 12. ERINEVAD ÜHISTRANSPOORDIPILETITE TARIIFIDE GENERATSIOONID¹⁰⁹



Kokkuvõtvalt saab ütelda, et peamiselt on kasutusel viis erinevat hinnastamise meetodikat:

- 1. Konstantne tariif** – ühtne pileti hind, mis ei sõltu sõiduajast ega kaugusest.
- 2. Tsooniline tariif** – tariif, mida rakendatakse tsoonideks jaotatud piirkondadele, mille puhul tasu võetakse sõidu ajal läbitud tsoonide eest. Tsoonilise tariifi eeliseks on lühikese ja pika distantsi eristamisvõimalus, mis on rohkem kasutajakeskne. Nõrkuseks on aga reisirid, mis ületavad tsoonipiiri ainult ühe-paari peatuse võrra ehk reisija peab maksma lisanduva tsooni eest kui sihtkoht asub tsooni piiril.
- 3. Astmeline tariif** – tariif, mis muutub kas lähtuvalt sõidu kaugusest või vastavalt kuludele ja koormatusele. See tariif on sarnane tsoonitariifiga, kuid sõltub läbitud kilomeetritest mitte

¹⁰⁸ https://www.researchgate.net/publication/332981072_TARIIF_AS_A_TOOL_FOR_FINANCING_PUBLIC_TRANSPORT_IN_CITIES

¹⁰⁹ Koźlak A. 2007. Economics of transport Theory and economic practice. WUG: Gdańsk.

tsoonidest. Näiteks saab astmelist tariifi rakendada selliselt, et on fikseeritud sõidu alustasu ning kilomeetri-hind.

4. **Perioodipilet** – nädala-, kuu-, sesooni- või aastapilet. Mõistlik reisijatele, kes tihti kasutavad ühistranspordi teenuseid valitud perioodi jooksul. Sellise tariifi puhul on arvestatud keskmine perioodi sõitude arv ning tavaliselt tehtud ka soodsam hind, nii saab reisija ühekordse sõidu soodsama piletiga.
5. **Null-tariif** – tasuta ÜT

Nimetatud tariifisüsteeme saab omavahel ka kombineerida. Näiteks saab tsoonilise tariifisüsteemi puhul siiski rakendada ka perioodipileteid (nt päeva, kuu, aasta piletid), mis on mõnevõrra soodsamad.

10.1.1. STOCKHOLMI NÄIDE

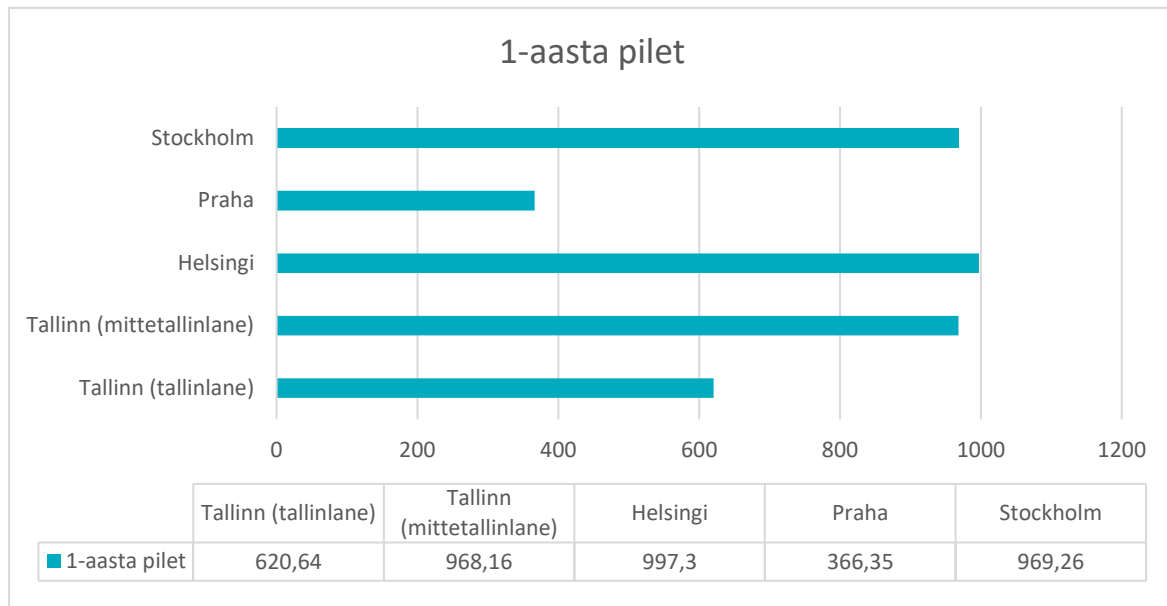
Varasemalt jagunes Stockholm tsoonideks, kuid sellest loobuti 2017. aastal ja nüüd hõlmab üks pilet kogu Stockholmi linna ja äärelinna. Sealhulgas on võimalik sõita kesklinnast ca 65 kilomeetri kaugusele Gnestasse või Bålsta või Sigtunasse. Fikseeritud hinnaga piletiga saab reisida 75 minutit kõikides piirkonna ÜT liikides. **Tsoonidest loobumise otsuse taga seisib soov muuta ühistransport reisijatele atraktiivsemaks.** Erinevate tsoonidevaheliste piiride mõistmine oli klientide jaoks keeruline ning süsteem oli kohati ebaõiglane, eelkõige ühekordsete piletite ostjatele, kes läbisid mitut tsooni. Perioodipiletite tarbijad olid tsoonidest loobumisest vähem puudutatud. **Tsoonisüsteemist loobumisel tõsteti samal ajal ühistranspordi hindu. Selle tulemusena varem ühe tsooni sees olnud ühe reisi maksumus kallines, samas kui reis üle endiste tsoonipiiride odavnes.**

Tsoonidest loobumise otsus võeti klientide poolt vastu hästi. Rahulolematust väljendasid üksikud kliendid, kes oli varem reisinud ainult ühe piletiga ühe tsooni sees, kuid pikemaid vahemaid läbinud inimesed leidsid, et muudatus oli kasulik. Uuringud näitasid, et pärast tsoonidest loobumist kiitsid ühistranspordi kasutajad piletivaliku lihtsust, nende arvates oli hinnastruktuur arusaadavam, ühistranspordi kasutamine muutus mugavamaks ning enamasti peeti uut süsteemi õiglaseks. Puuduvad konkreetsete arvandmeid selle kohta, kas ja kuidas on tsoonidest loobumise otsus mõjutanud inimesi rohkem ühistransporti kasutama, kuid alates 2017. aastast on Stockholmi piirkonnas ühistranspordiga reise arv kasvanud iga-aastaselt, va Covid-19 pandeemia ajal. Stockholmi ühistranspordiga reisimine on suurenenud rohkem kui Stockholmi piirkonna rahvaarv ning piletitulu on kasvanud rohkem, kui oleks andnud vaid tõstetud piletihind, mistõttu võib järeldada, et **tsoonidest loobumise otsus avaldas positiivset mõju nii ühistranspordi kasutamisele kui ka ühistranspordist saadavale tulule.**

Ühekordne pilet (kehtivusega 75 minutit) maksab ilma soodustusteta 3,77 eurot, konduktorilt ostes 5,06 eurot. Kuupileti hind on 92,26 eurot ning aastapileti hind 969,26 eurot. Lisaks pakutakse 24-, 72-tunniseid ja 7-, 90-päevaseid pileteid.¹¹⁰

¹¹⁰ <https://sl.se/en/in-english/fares--tickets/>, hinnad on seisuga 1. veebruar 2021.

JOONIS 13 STOCKHOLMI PIIRKONNA AASTAPILETI HIND VÖRRELDES TALLINNA, HELSINGI JA PRAHA PIIRKONDADEGA (SÕIDUKS CA 20 KM KAUGUSELE KESKLINNAST)



10.1.2. TAANI NÄIDE

Taani (sh Kopenhaageni) ühistranspordi piletisüsteem on keerulise ülesehitusega: palju tsoone, palju erinevaid piletitüüpe, keerukas hinnastamine (ajatarifid kombineeritud tsoonidega). Kasutajate jaoks lihtsustab olukorda **elektronilise reisi kaardi (rejsekort) piletisüsteem**.

JOONIS 14 KOPENHAAGENI PIIRKONNA ÜHISTRANSPOORDITSOONID



Kopenhaageni piirkond jaguneb üheksaks tsooniks (erinevad värvitoonid), 97 erinevat tsooninumbrit on vajalikud kuupiletite tasude arvutamiseks.

TABEL 26 ÜHISTRANSPOORDIHINNAD (DKK) ERINEVATE PILETITÜÜPIDEGA ERINEVATES TSOONIDES KOPENHAAGENI PIIRKONNAS¹¹¹

ZONES	2	3	4	5	6	7	8	24 HOURS	72 HOURS
Ticket Adult	24	36	48	60	68	76	84	130 ¹⁾	
Ticket Child under 16	12	18	24	30	34	38	42	65 ¹⁾	
Monthly Pass Adult 30 days	365	510	635	770	905	1035	1155		
Monthly Pass 0-15 years 30 days	185	255	330	400	470	540	600		
FlexCard 30 days	410	540	720	870	1020	1180	1330		
Flex Card 7 days	245	310	365	425	485	540	595		
City Pass Adult								80 ²⁾	200 ²⁾
City Pass Child under 16								40 ²⁾	100 ²⁾
Pension Card 3 months		460							
Rejsekort Adult ³⁾	16	21	27	33	39	44	47		
Rejsekort Child 0-15 ³⁾	8	10,50	13,50	16,50	19,50	22	23,50		
Rejsekort Adult Off-Peak ⁴⁾	12,80	16,80	21,60	26,40	31,20	35,2	37,6		
Rejsekort Child Off-Peak ⁴⁾	6,80	8,50	10,90	13,20	15,60	17,60	18,80		

¹¹¹ <https://www.scandinaviastandard.com/buy-transport-tickets-in-copenhagen/>

REISIKAART

Rejsekort on elektrooniline piletisüsteem bussi, rongi ja metrooga reisimiseks. **Reisikaart ühendab erinevad transpordiettevõtjad, reisitsoonid, piletisüsteemid ja allahindluskeemid ühtsesse süsteemi, mis muudab reisijate jaoks Taanis ühistransporditeenuste kasutamise lihtsamaks.**¹¹²

Reisikaart on kaart, millele laetakse eelnevalt raha ning seejärel saab seda kasutada ühistranspordi eest tasumiseks. Iga reisi alguses broneeritakse kaardilt teatud summa, mis tasaarveldatakse reisi lõppedes. Reisikaardil on kolm tüüpi: personaalne, paindlik, anonüümne.

TABEL 27 TAANI REISIKAARDI (REJSEKORT) TÜÜPIDE VÕRDLU¹¹³

	REJSEKORT PERSONAL (PERSONAALNE)	REJSEKORT FLEX (PAINDLIK)	REJSEKORT ANONYMOUS (ANONÜÜMNE)
Soodustused	Suurimad võimalikud soodustused	Spetsiaalsed soodustused puuduvad	Spetsiaalsed soodustused puuduvad
Kaardi hind	6,72 eurot (50 DKK)	6,72 eurot (50 DKK)	10,76 eurot (80 DKK)
Kas on mõeldud personaalseks kasutamiseks?	Jah, kuid kaardiomanikul on võimalik tasuda ka kaassõitjate eest (osta grupipilet)	Ei	Ei
Kas kaardi kaotamisel/varastamise korral saab kaardi lukustada?	Jah	Jah	Ei
Vajalik CPR-number¹¹⁴?	Jah	Jah	Ei
Iseteenindus veebis?	Jah	Jah	Ei

Reisi alustamisel registreeritakse sõidu algus puudutades kaardiga ühissõidukis asuvat seadet (nö sisseregistreerimine). Sisseregistreerimisel broneeritakse kaardilt teatud summa. Reisi lõppedes registreeritakse end välja, puudutades kaardiga seadet sõidukis või sihtkoha peatuses olevas seadmes. Lisaks on võimalik välja registreerida läbi äpi (Check Udvej, Rejsekort A/S). **Kasutades mitut transpordivahendit ühe reisi jooksul, tuleb igas uues sõidukis end sisse registreerida, aga välja registreeritakse ainult lõpp-punktis.** Näiteks kui reis algab metroos ja jätkub bussis, siis registreeritakse reisi algus metroos, seejärel reisi algus bussis ning reisi lõpp bussis (või bussipeatuses pärast väljumist või äpis), misjärel süsteem arvestab sõidutasu kaardilt maha. **Sisse- ja väljaregistreerimise seadmed on erinevad: sisseregistreerimise seade on rohelise tähisega ning kirjaga „ind“, väljaregistreerimisel tuleb kaart panna vastu seadet, millel on punane tähis kirjaga „ud“.** Kui reis kujuneb kallimaks kui eelbroneeritud summa, siis võetakse kaardilt maha suurem summa kui broneering.

¹¹² <https://www.rejsekort.dk/>

¹¹³ <https://www.rejsekort.dk/-/media/dms/Terms-and-conditions-private.ashx>

¹¹⁴ Taani rahvastikuregistri number ehk isikukood.

Kui registreeritakse välja ja seejärel uuesti sisse 30 minuti jooksul samas reisisoonis, siis teisendab reisikaart need kaks eraldi reisi üheks – nii välditakse iga eraldi reisi jaoks minimaalse kahe tsooni piletihinna maksmist.

Juhul, kui väljaregistreerimine ununes või seadmed ei olnud töokorras, siis saab seda teha tagantjärgi 14 päeva jooksul veebis – kui piletitüübiks on "rejsekort personal" või „rejsekort flex". Piletitüübiga „rejsekort anonymous“ pole tagantjärgi reisi lõpu registreerimine võimalik. **Kui reisi lõpp jääb registreerimata, siis võetakse kaardilt maha kogu summa, mis sisseregistreerimisel broneeriti.**

Reisi tagantjärgi lõpetamisel iseteeninduses (<https://selvbetjening.rejsekort.dk/CWS/>) tuleb märkida piletitüüp, reisi lõpp-punkt (kus jäi väljaregistreerimine tegemata) ja saabumisaeg. Süsteem leiab automaatselt vastava sisseregistreerimise, mis sobib antud reisiga. Seejärel tuleb ka märkida, mis põhjusel jäi väljaregistreerimine tegemata – kas ununes või oli rike registreerimise seadmetes – **nii on võimalik kiirelt tuvastada rikkis seadmed ühistranspordivahendites ja peatustes.** Tagantjärgi reisi lõpetamisel tagastatakse liigselt makstud tasu, kuid lisandub 2,69 euro suurune teenustasu. Kui 12-kuulise perioodi jooksul **unustatakse kolmandat korda end reisi lõpus välja registreerida, siis kaardi kehtivus tühistatakse.** See meede on vajalik, et tagantjärgi väljaregistreerimise võimalust ei kuritarvitataks, jättes tahtlikult väljaregistreerimine tegemata ning tehes pikemaid sõite kui broneering võimaldaks.

Reisikaart võeti kasutusele 2012. aastal ning ehkki oli mõeldud ühistranspordikasutajate elu lihtsustamiseks ja mugavamaks muutmiseks, siis esialgu sai **süsteem palju kriitikat ning esitati suurel hulgal kaebusi.** Peamine kaebuse sisu seisnes selles, et reisi lõpus unustati end ühistranspordist välja registreerida või oli seade rikkis ning seetõttu tuli maksta suurem tasu. Kasutajad pidasid piletiüsteemi ka keeruliseks. **Vastukaaluks nähti reisikaardil aga ka eeliseid: see on paindlik, mugav, kasutatav suurte gruppide korral (ühe kaardiga saab maksta kõigi eest), annab soodustusi tippkellaegade vältimisel, on keskkonnasõbralik lahendus, võimaldab kasutajatel näha oma reisiajalugu** (kui on piletitüüp, mis võimaldab ligipääsu iseteenindusse).¹¹⁵

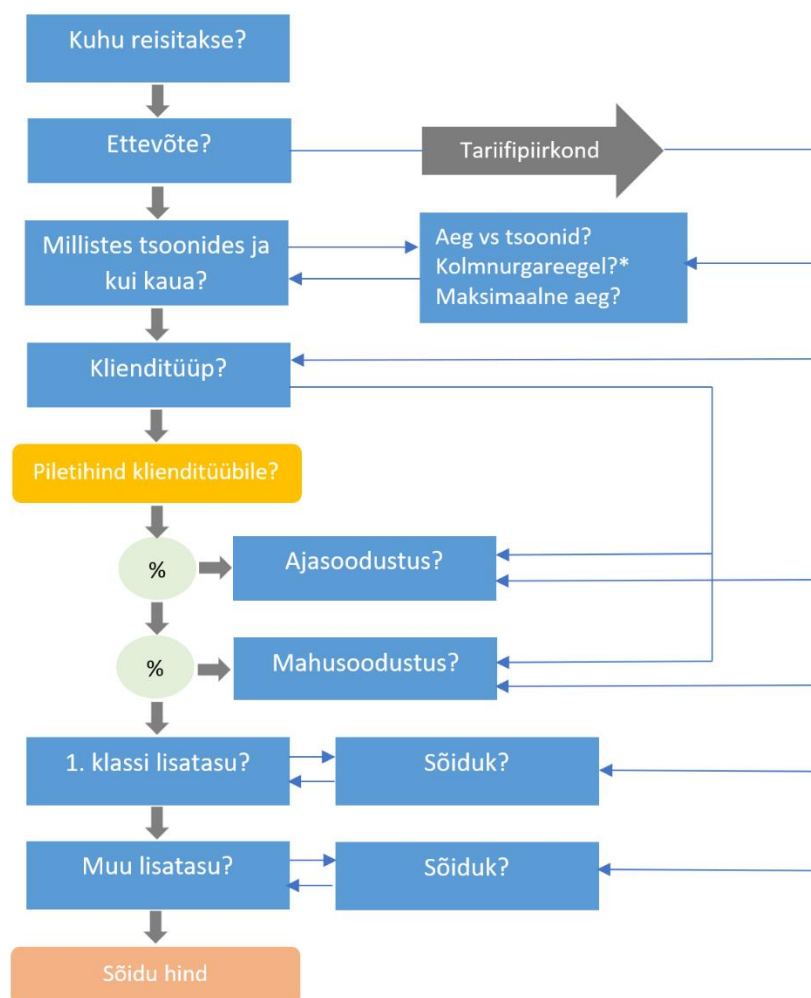
SÕIDU HIND

Kui reisikaart on ühine kaart, mis kehtib kogu Taanis, siis ühistranspordi hinnad on piirkonniti erinevad sõltuvalt kohalike omavalitsuste otsustest. Reisikaardi kasutamine on odavam kui üksikpiletite ostmine. **Hind kujuneb sõltuvalt tsoonidest, reisile kulunud ajast, kaardi tüübist (personaalne/paindlik/anonüümne) ja veel mitmetest asjaoludest.**

Kui isikul on CPR-number (Taani rahvastikuregistri number), siis maksab reisikaart 6,72 eurot ja seda saab tellida veebist või osta näiteks rongijaamadest. Kui CPR-number puudub, siis saab osta vaid anonüümse reisikaardi ning selle eest tuleb tasuda 10,76 eurot. Antud piletitüüp võimaldab üksikpiletitest soodsamaid sõite, kuid sellega ei lisandu erisoodustusi nagu personaalse reisikaardiga. Lisaks tuleb reisikaardile laadida ettemaks, mille suurus sõltub regionist, kaardi tüübist, kliendist (täiskasvanu, õpilane, jne).

Sõltumata kaardi tüübist, saavad **kõik reisijad reisikaardiga 20% hinnasoodustust, kui nad kasutavad ühistransporti väljaspool tipptunde.**

¹¹⁵ <https://uniavisen.dk/en/rejsekort-how-to-use-the-puzzling-danish-travel-card/>

JOONIS 15 PILETIHINNA ARVUTAMINE REISIKAARDI KASUTAMISEL TAANIS¹¹⁶

*Kolmnurgareegel – kui reisimine punktist A punkti B on oluliselt pikem kui punktide A ja B vaheline kaugus linnulennult, siis tasu määramisel arvestatakse läbitud vahemaad ja mitte punktide vahelist kaugust või punkte eraldavate tsoonide arvu.

10.1.3. ELEKTRONILINE PILETISÜSTEEM HOLLANDIS¹¹⁷

OV-kiipkaart¹¹⁸ on Hollandi ühistranspordi elektrooniline piletisüsteem. **OV-kiipkaarti saab kasutada kogu riigis ja kõikides ühistranspordivahendites, sealhulgas rongides, trammides, bussides ja metroos.** Olemuselt on OV-kiipkaart **sarnane Taani reisikaardiga**: sellel on erinevad tüübid, sellele tuleb enne kasutamist raha laadida ning ühissõidukites tuleb end sisse ja välja registreerida. Registreerimise seadmed asuvad ühistranspordipeatustes ja ooteruumides, väravatõketel (metroo) ja sõidukites uste lähedal.

Sarnaselt Taani reisikaardile on OV-kiipkaardi kasutamisega mitmeid nüansse, aga kokkuvõtvalt on kirjeldus järgnev:

- Olemas on kolme tüüpi OV-kiipkaarti: **ühekordselt kasutatav** (paberpilet), **anonüümne** (parim valik turistidele, kellel on mitmeid sõite) ja **personaalne** (kohalikele).

¹¹⁶ <https://www.rejsekort.dk/-/media/dms/Detaileretprisforklaring.ashx>

¹¹⁷ <https://www.amsterdamtips.com/ov-chipkaart>

¹¹⁸ OV – ühistranspordi hollandikeelne lühend (*Openbaar Vervoer*).

- Anonüümne ja personaalne kaart maksavad 7,50 eurot, seda hiljem ei tagastata ja kaartide maksimaalne kehtivus on 5 aastat.
- Kaartidele tuleb enne kasutamist raha laadida, maksimaalselt on võimalik lisada 150 eurot.
- Kaardi minimaalne saldo peab olema **trammi-, bussi- ja metroosõitude korral 4 eurot ja rongisõitude korral 20 eurot** – see broneeritakse sisseregistreerimisel tagatisrahana.
- **Õige piletihind arvestatakse väljeregistreerimisel, tagatisraha tagastatakse.**
- **Ümberistumiste korral tuleb igas sõidukis eraldi sisse ja välja registreerida** (ka metroojaamas metroosid vahetades). Kui kahe sisseregistreerimise vaheline aeg ei ole pikem kui 35 minutit, siis sõidu alustamise tasu ei võeta (Hollandi ühistranspordi hind koosneb kahest komponendist: fikseeritud sõidu alustamise tasu 0,99 eurot ning distantsist tulenev tasu).
- **Kui reisi lõppedes välja ei registreerita, siis kaotatakse sissemaks (tagatisraha) – see on tõenäoliselt suurem kui reisi maksumus.**
- Kui kahe nädalase perioodi jooksul on 12 ebaõnnestunud väljeregistreerimist (st on registreeritud reisi algus, aga mitte lõpp), siis kaart lukustatakse ja selle saab avada klienditeeninduses.
- Igal 4-aastaselt või vanemal reisijal peab olema oma OV-kiipkaart.

Kasutamata krediiti saab taotleda tagasi. Anonüümse OV-kiipkaardi puhul alla 30-eurose krediidi saab küsida tagasi transpordiettevõtte teeninduses (kaasneb teenustasu 1 euro). Selleks tuleb täita vorm ning esitada isikut tõendav dokument. Üle 30 euro suuruse krediidi tagasi taotlemine on keerulisem ning tagasimakse tehakse vaid Hollandi pangakontole.

Personaalse OV-kiipkaardi eeliseid:

- **Kaardi saab seostada Hollandi pangakontoga ning määrata automaatse OV-kiipkaardile raha laadimise**, kui kiipkaardil olev summa on langenud määratud tasemest madalamale.
- **Mõned transpordiettevõtted** (näiteks NS¹¹⁹ ja GVB¹²⁰) **on loonud lahenduse, mis võimaldab reisida OV-kiipkaardiga, millele ei ole eelnevalt raha laetud** – sõitude eest esitatakse arve igakuiselt tagantjärele.
- Kaardiomanikud saavad registreeruda veebiportaalis “My OV-chipkaart”, mis näitab kaardi kasutamise ajalugu – see võib olla kasulik töötajatele, kelle sõidukulusid hüvitab tööandja.
- Kaardi kaotamisel on võimalik see lukustada ning taotleda asenduskaart.
- Suuremad soodustused kui teiste kaartidega. Nt kohalikel elanikel on võimalik osta kaart, mis annab alati 20% soodustust; 65+ inimestele on personaalsed kaardid, mis annavad alati 34% soodustust. Samuti on võimalik osta perioodikaarte (kuukaart 100 eurot; aastakaart 1 000 eurot), kui oled regulaarne sõitja.

OV-kiipkaardi puudusteks peetakse järgnevat:

- **Puudub grupipileti võimalus**, kõikidel reisijatel peab olema oma pilet ning kõik peavad eraldi tegema sisse- ja väljeregistreerimise. Näiteks koolireiside puhul ei ole õpetajal võimalik osta õpilastele ühist piletit.
- Süsteemis on suur hulk reisijate andmeid – isikut ja tema sõite on võimalik seostada – **suur oht andmete väärkasutamisele, vähene privaatsus.**
- 7,5-eurost kaardi ostmise tasu peetakse liialt kalliks, eriti anonüümse piletitüübi puhul.
- Väljeregistreerimise unustamisel (või kui seade on rikkis) kujuneb sõit kallimaks kui pidanuks.

¹¹⁹ Nederlandse Spoorwegen ehk Hollandi Raudtee

¹²⁰ Amsterdami munitsipaalühistranspordi operaator

Reisi hind reisis GVB-ga Amsterdami piirkonnas ca 20 km kaugusele on 4,47 eurot – üle Hollandi kehtiv ühtne sõidu alustamise tasu on 2021. aastal 0,99 eurot. Sellele lisandub GVB-ga reisis 0,174 eurot iga läbitud kilomeetri kohta.

10.2. ALTERNATIIVID TALLINNA REGIOONIS

Alternatiivide ja võimaluste kaalumisel ja sobivuse hindamisel tuleb esmalt kokku leppida **eesmärkides, mida uus ÜT piletisüsteem pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks**. Nendeks eesmärkideks on:

1. **Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
2. **Piisavate vahendite olemasolu ÜT teenuse kvaliteetseks pakkumiseks ja arendamiseks.** Piletitulu on oluline rahastusallikas, mille arvelt on võimalik teenuskvaliteeti tõsta: pakkuda kasutajatele paremat, kättesaadavamat ja mugavamat ühistransporti.

Lisaks seatud eesmärkidele on asjakohane alternatiivide valikul arvestada teiste riikide kogemusi. Stockholmis kehtib konstantne tariif. Helsingi kasutab tsoonipõhist hinnastamist — regioonis on ühistranspordi piirkond jagatud Helsingi kesklinna ümber nelja tsooni: A, B, C, D.¹²¹ Iga tsooniringi ulatus on ligikaudu kümme kilomeetrit. 2019. aasta kevadel läks HSL omavalitsuste administratiivpiiridel põhinevast tsoneerimissüsteemist üle vahemaapõhisele tsoneerimisele, võimaldades piirkonnas paindlikumat liikumist. **Et tagada suuremat võrdsust erinevate tsoonide piletihindades, peab Helsingis sõitu alustades ostma minimaalselt kahe tsooni pileti.** See tähendab, et tsoonides A, B ja C puudub ühe tsooni pilet ehk eelnimetatud tsoonides reisis tuleb osta AB või BC pilet. Tsoonid kehtivad kõikidele transpordiliikidele.

Praha regioonis on ühistranspordi piirkond jagatud Praha linna ümber üheksaks tsooniks, mis on kujunenud ajalooliselt liinide lisandumisega kaugematesse piirkondadesse ümber Praha. **Praha piirkonnal on ühtne reisi planeerimise ja piletiostu süsteem.** Integreeritud hinnakiri on ette nähtud selleks, et võimaldada reisijal teha üks sõit ühe piletiga koos ümberistumisega marsruutide ja transpordiliikide vahel, olenemata sellest, milline teenuseosutaja vedu teostab.

10.2.1. ASTMELINE HINNASTAMINE

Astmeline hinnastamine tähendaks, et kehtestatud ei ole mitte konkreetseid tsoone, vaid piletihind sõltub sõidu kaugusest — mida kaugemale sõidetakse, seda kallim pilet on. Siinkohal tuleks kehtestada ka baashind (nö sõidulustustasu näiteks esimesele viiele kilomeetritele 1 eurot) ning kaaluda tuleks ka kilomeetrihinna vähenemist kaugusega, näiteks 5-10 km hind 0,2 eurot/km, 10-15 km hind 0,15 eurot/km jne (degressivne hind).¹²²

PLUSSID	MIINUSED
Võrdne reisijate kohtlemine — ei ole oluline kust reisi alustatakse vaid kui kaugemale sõidetakse. See tähendab, et reisija hüvitab ÜT kulud vastavalt tema tegelikele kuludele, mitte sellele, kust sõitu alustab ja kuhu sõidab.	Kuigi sõitja kulud kujunevad vastavalt läbitud kilomeetrite arvule, siis kokkuvõttes on kaugemal elavate inimeste kulud ühistranspordile oluliselt suuremad.

¹²¹ <https://hslhrt.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=90726344e15546529c80a11701c3f710>

¹²² Toodud hinnad on näited ega ole konkreetset hinnaettepanekud

Selge ja arusaadav süsteem.	Nõuab sõidu valideerimist sõidu alustamisel ja lõpetamisel, et fikseerida sõidu vahemaa. Selleks on vaja osta seadmeid, mida lisada nii veeremisse kui ka nt peatusesse, et ei tekiks „ummikud“ validaatorite juures.
Ei teki probleeme tsoonipiiride teadmisega ja nende ületamisel ebamõistlikult kallima pileti ostmise kohustust.	Sõidu alguses broneeritakse kaardil suurem summa, tegelik sõit võib kujuneda lühemaks ja odavamaks, st kasutajal peab sõidukaardil alati rohkem vahendeid olema kui ta tegelikult vajab.
Sõidu alustamise ja lõpetamise valideerimine annavad väga head andmed ühistranspordi kasutuse kohta, mida saab võtta aluseks teenuse edasise kujundamisel.	Kui kasutaja unustab sõidu lõppemisel selle sõidukis või peatuses valideerida, kaotab ta sõidu alguses broneeritud summa. See võib tekitada pahameelt kasutajate hulgas.
Võimalus teha koostööd erasektoriga ja otsida innovaatilisi lahendusi, kuidas valideerimist teha automaatselt (kontaktivabalt).	Tegemist on üsna suure muutusega kasutajate vaates, mis võtab aga harjumiseks ja võib esialgu tekitada pahameelt (eriti juhul, kui kasutajale pakutakse tasuta ühistransporti).
Hinnanguliselt kõige suurem muudatus ja arenguhüpe ühistranspordi piletisüsteemides.	Perioodipiletite loomine keerukam, kui teiste alternatiivide korral.
Võimalik luua perioodipileteid ja ka sõidusoodustusi teatud kasutajagruppidele.	

10.2.2. TSOONIPÕHINE TARIIF

Teiseks alternatiiviks on jätkata tsoonipõhise tariifi süsteemiga nagu see on täna maakonnaliinidel ja rongiliikluses korraldatud. Seejuures tuleks muudatusena viia erinevate transpordiliikide tsoonid kokku. Samas on tänased erisused erinevate transpordiliikide tsoonide vahel suhteliselt marginaalsed. Tallinna linn jääks üheks tsooniks, sest selle mitmeks tsooniks jagamine tekitab elanikele liialt keerukust.

PLUSSID	MIINUSED
Täna juba Elroni ja PEÜTK poolt kasutusel olev süsteem, reisijatele tuttav.	Ei võimalda olulist arenguhüpet ÜT hinnastamises.
Nõuab kõige vähem muudatusi.	Reisija peab teadma täpseid tsoonipiire.
Ei nõua suurema summa olemasolu kui reis tegelikult maksab.	Ebavõrdselt suurema summa tasumine kui inimene sõidab nt 2 peatust, aga need jäävad erinevatesse tsoonidesse. Seega ei soodusta „piiriülest“ transporti maksimaalsel määral.
Võimalik luua perioodipileteid ja ka sõidusoodustusi teatud kasutajagruppidele	Kaugemal elavate inimeste kulud on märkimisväärselt suuremad.
	Tallinna linn on üks tsoon, kuigi vahemaad linna sees on suured ja seega tekib ebavõrdne kohtlemine, kes sõidab linna sees nt 10 km ja kes linnast välja 10 km.

10.2.3. KONSTANTNE HIND

Kolmandaks alternatiiviks on kehtestada sarnaselt Stockholmile ühesugune pileti hind kõikidele reisidele sõltumata alustuskohast ja läbitavast vahemaast. Kui lähtume eelnevast ettepanekust, et

piletitulu peaks moodustama 30% kogu regiooni ÜT eelarvest, siis saame senistele sõitjate arvule tuginedes arvutada keskmise kulu ühe sõitja kohta:

$$122\,000\,000 \text{ (2020. aasta ligikaudne eelarve)} * 30\% = 36\,600\,000 \text{ (piletitulu osa)}$$

$$36\,600\,000 / 186\,500\,000 \text{ (sõitjate arv kogu regioonis 2019.aastal)}$$

=20 senti üks reis

38% piirkonna elanikkonnast on vanuses 0-19 ja 65+ ja nendele võiks ÜT olla potentsiaalselt tasuta kasutamiseks. Kui ÜT kasutajate vanuseline jaotus on sarnane üldpopulatsiooniga, siis saame arvutada keskmine sõidukulu ühe täis- ja tööealise sõitja kohta:

$$122\,000\,000 \text{ (2020. aasta ligikaudne eelarve)} * 30\% = 36\,600\,000 \text{ (piletitulu osa)}$$

$$36\,600\,000 / 112\,000\,000 \text{ (60% sõitjate arvust kogu regioonis 2019.aastal)}$$

=33 senti üks reis

Kui arvestada juurde, et hinnanguliselt 25% sõitjatest on jätkureisid (ümberistumised), mis teatud aja piiresse jäädes võiksid olla tehtavad sama piletiga, siis oleks keskmine sõidukulu täis ja tööealise elaniku kohta **43 senti**.

PLUSSID	MIINUSED
Lihtne arvestuse süsteem.	Tallinna linna elanikud finantseerivad ka maakonna ÜT, kuna nemad kasutavad täna ÜT tihedamalt kui teistes KOVides elavad inimesed ja seega tuleb suurim piletitulu nendelt. See võib tekitada pahameelt.
Ühe piletiga on terve regiooni inimesele kättesaadav (suurepärase ÜT teenuse põhimõte).	Ei arvesta sõidu tegelikke kulusid.
Pakub paremaid liikumisvõimalusi neile, kes ei saa endale lubada kesklinna ja aedlinna oluliselt kallimaid elupindu.	Vajab läbimõtet, kuidas Elron sellisesse piletisüsteemi sobituks. Kuigi piletitulu proportsiooni on võimalik jaotada Keskuse siseselt erinevate transpordiliikide vahel vastavalt nende tegelikele kuludele (nt Elroni osakaal piletitulust oleks ca 60%, et tagada tänane finantseerimine), siis tuleb arvestada, et Elron pakub rongiliiklust ka väljaspool Tallinna regiooni. Kui teiste piirkondade piletihiinad jäävad samale tasemele, siis see tähendab hinna hüppelist tõusu Tallinna regiooni sõitmisel. Probleemi lahendusena oleme ette näinud baashinna kehtestamise Transpordiameti poolt, mis aitaks tagada, et piletihind ei oleks ebamõistlikult madal tekitades Elroni teenusele olulise puudujäägi.
Ebavõrdne nende reisijate jaoks, kes teevad väga lühikesi sõite, aga kui rääkida strateegilisest vaatest, siis soovimegi, et kuni 5km sõidud jaotuks märkimisväärselt rohkem jalgsi ja jalgrattaga liikumise suunas – selles mõttes on 'veidi kallim' ÜT hind lühikese sõidu puhul aktsepteeritav.	
Stockholmi piirkonnas edukalt rakendatud mudel.	

Tänaste eelarve mahtude ja sõitjate arvu juures oleks piletihind võrdlemisi madal ning see meelitaks just väljaspool Tallinna linna elavaid inimesi ÜT kasutama — nende kokkuvõid senise piletinnaga võrreldes oleks märkimisväärne (ühe korra pilet Tallinna kesklinnast nt Sauele maksab täna kuni 3,6 eurot).	
Võimalik luua perioodipileteid ja ka sõidusoodustusi teatud kasutajagruppidele	
Ei vaja sõidu lõppemise valideerimist (nagu astmeline hinnastamine).	
Rakendades ühekordse pileti puhul kehtivuse aega (sarnaselt Stockholmile 75 minutit), siis see võimaldaks ühe piletiga teha ka ümberistumisega sõite.	
Mõistliku piletihinna kehtestamisel (nt 1 eurot sõit), laekuks tänaste sõitjate arvu korral piletitulu ca 70 miljonit eurot ehk 57% aastasest kogueelarvest. St konstantse ja võrdlemise soodsa piletihinna kehtestamisel oleks võimalik suuremat piletitulu teenida.	

10.2.4. PERIOODIPILETID JA SOODUSTUSED

Perioodipileteid saab kasutada kõigi kolme tariifisüsteemi korral. Perioodipilet on sobilik eelkõige neile, kes kasutavad ÜT sagedamini, sest vähendab kasutaja vaeva pileti ostmisel ja on pikema perioodi puhul oluliselt soodsam kui üksikpiletite ostmine.

Kui kohalikud omavalitsused või regioonis tervikuna soovitakse teatud sõitjate grupile teha soodustusi, siis ka see on võimalik kõigi kolme piletisüsteemi korral.

10.2.5. ETTEPANEKUD

Vaadates erinevaid tsoneerimise põhimõtteid ning arvestades üldist finantseerimismudelit, **teeme ettepaneku rakendada Tallinna regioonis konstantset piletihinda:**

1. Kogu süsteemi muudatuse peamine eesmärk on saada ÜT kasutajaid juurde ja seda eelkõige maakonna tasandil, et vältida autode voolu Tallinna ja vähendada autostumisest tulenevat keskkonna jalajälge. Konstantne piletihind tänase eelarve ja sõitjate arvu juures annab selge signaali Tallinna linna väliste piirkondade elanikele, tehes nende sõidu oluliselt soodsamaks võrreldes tänasega.
2. Sõidu soodsamaks muutumine elanikele on heaks poliitiliseks argumendiks, millele tuginedes muudatusi ellu viima hakata.
3. Konstantne piletihind on kõige lihtsam piletiarvestuse süsteem kasutajatele, sest pilet maksab alati ühe palju, ükskõik kust kuhu sõidetakse ja kui pikalt.
4. Võimaldab paralleelselt rakendada nii perioodipileteid kui ka teatud kasutajagruppide soodustusi. See annab kohalikele omavalitsustele võimaluse oma elanikele erisusi pakkuda (kattes ise soodustuse kulud).
5. Ei vaja ÜT-st väljumisel valideerimist.

6. Keskuse siseselt on võimalik erinevate transpordiliikide vahel jagada piletitulu vastavalt transpordiliigi tegelikele kuludele (nt Elroni osakaal oleks piletitulust ca 60%, tagades neile samasuguse piletitulu nagu täna).
7. Kohalike omavalitsuste osa finantseerimises on võimalik välja arvutada elanike arvu ja elanike poolt tehtud sõitude arvu järgi.

Alternatiivina konstantsele hinnastamisele soovitame **üksikpiletite** puhul rakendada astmelist hinnastamist:

1. **Perioodipiletid peaksid jääma konstantseks. See annab selge signaali, et soodustame ÜT pikaajalist ja püsivat kasutust.**
2. Astmeline hinnastamine arvestab kõige enam reisile tehtavaid reaalseid kulusid ja seetõttu on hinnastamine reisija vaates kõige läbipaistvam, arusaadavam ja õiglasem.
3. Astmeline hinnastamine ei kohtle ebavõrdselt erinevate piirkondade inimesi, see tähendab, et ei ole oluline, kust reisi alustatakse ja kus lõpetatakse vaid läbitud vahemaa.
4. Kuna üldine finantseerimismudel näeb ette isikupõhiste reiside jälgimise vajadust (et arvestada iga KOVi osa finantseerimises) siis astmeline hinnastamine toetab seda lähenemist, nõudes samuti reisi valideerimist nii ÜT sisenemisel kui väljumisel. Perioodipiletite puhul tuleb sel juhul siiski lähtuda sõitjate arvust, mitte läbitud kilomeetritest.
5. Astmeline hinnastamine võimaldab saada hea ülevaate tehtavatest reisidest ning annab andmed ühistranspordi kui teenuse edasisteks arenguteks.
6. Astmelise hinnastamise kehtestamine oleks kõige suurem muudatus. Esialgne juurutamise kulu võib olla mõnevõrra kõrgem, kuna vajab eeldatavalt enam seadmeid veeremites ja ka peatustes, et inimesed saaksid võimalikult lihtsalt enda sõidu registreerida. Samuti nõuab see kasutajate harjumist uue süsteemiga. Siiski pakub sellise tariifisüsteemi juurutamine kõige enam arenguvõimalusi uute innovatsiooniliste lahenduste otsimiseks (nt kontaktivaba automaatne valideerimine sõidukisse sisenemisel jms), andes võimaluse koostööks erasektoriga.
7. Üksikpiletite astmeline hinnastamine võimaldab paralleelselt rakendada teatud kasutajagruppide soodustusi. See annab kohalikele omavalitsustele võimaluse oma elanikele erisusi pakkuda (kattes ise soodustuse kulud).
8. Keskuse siseselt on võimalik erinevate transpordiliikide vahel jagada piletitulu vastavalt transpordiliigi tegelikele kuludele (nt Elroni osakaal oleks piletitulust ca 60%, tagades neile samasuguse piletitulu nagu täna).

10.3. PILETISÜSTEEM

Üheks puuduseks, mida erinevad osapooled ning ka dokumendianalüüs näitas, on ühtse piletisüsteemi puudumine. Täna on erinevad osapooled hankinud piletisüsteemid eraldiseisvalt, puudub võimalus osta transpordiliikide ülest sõiduõigust. Uue piletisüsteemi loomisel, mis neid probleeme adresseerib, tuleb lähtuda sellele seatud eesmärkidest ja ootustest. Nendeks on:

1. Kasutajale lihtne, arusaadav piletisüsteem.
2. Piletisüsteem peab ühendama kõiki transpordiliike.
3. Piletisüsteem peab võimaldama teha sõitude kohta analüüse, statistikat.
4. Isikupõhiste piletite ostmise võimalus, süsteem näitab hindasid konkreetsele inimesele (sisselogimisel).
5. Nõudepõhise transpordi „tellimise“ võimalus.
6. Skaleeritav kogu Eestile.
7. Süsteem peab olema paindlik ja kergesti administraatorite poolt muudetav.

Soovitame uue piletisüsteemi loomist keskselt koordineerida (näiteks Transpordiameti poolt), et tagada süsteemi skaleeritavus ja et oleks maksimaalselt arvestatud erinevate osapoolte võimalike erisustega.

11. RAKENDUSPLAAN

Analüüsis tehti ettepanekuid nii juhtimismudeli, finantseerimismudeli kui ka tsoneerimise ja hinnastamise muudatusteks. Kuna kõiki muudatusi korraga ei ole mõistlik ja võimalik ellu viia, siis teeme ettepaneku viia uuendused sisse etapiivisiliselt järgmise 5 aasta jooksul. Kõige enam võib probleeme tekitada KOV finantseerimine, mis enamuse piirkonna valdade ja linnade jaoks tähendab ÜT eelarve suurendamist. Siinkohal saab kaaluda veelgi pikema üleminekuperioodi rakendamist. See tähendaks aga kas Tallinna linnaga (kes nt jätkaks ÜT finantseerimist samas mahus kui see on täna) või riigiga kokkulepete sõlmimist, et anda KOVidele võimalusi oma eelarvetes muudatusi teha.

TABEL 28 RAKENDUSPLAAN

TEGEVUS	2021							2022	2023	2024	2025
	6	7	8	9	10	11	12				
ESIALGSE OTSUSE TEGEMINE (MoU)											
JURIIDILINE ANALÜÜS											
SIDUVA OTSUSE TEGEMINE											
UUE PILETISÜSTEEMI ANALÜÜS, HANGE JA ARENDAMINE											
JUHTIMISMUDELI MUUDATUSED:											
asutuse struktuur											
olemasolevate ametikohtade ja tööprotsesside kaardistus											
personaliotsused											
asutuse füüsiline paiknemine, ruumid											
organisatsiooni finantsplaani koostamine, finantseerimise kokkulepped											
FINANTSEERIMISMUDELI ETAPIVIISILINE ELLUVIIMINE											
UUE ORGANISATSIOONI KÄIVITAMINE											
(otse)lepingute sõlmimine /muutmine sh vedajatega											
tariifisüsteemi kirjeldamine ja loomine											
hangete läbiviimine											
UUE TARIIFISÜSTEEMI JUURUTAMINE											
UUE TARIIFISÜSTEEMI RAKENDAMINE											

järgmistest **eesmärkidest, mida uus ÜT korraldus pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks.** Nendeks eesmärkideks on:

1. **Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
2. **Parem teenus kasutajate jaoks.** Parema teenuse all mõistame sagedasemat, kiiremat ja kvaliteetsemat ÜT. Oluline on, et kasutaja vaatest oleks kogu ÜT-süsteem ühtne ja selge, äratuntav ning info saamine teenuse kohta käiks selgete kanalite kaudu.
3. **Parem ÜT teenuse kättesaadavus.** See ei tähenda, et kõik piirkonna elanikud peavad saama sama tiheda väljumisgraafikuga ÜT teenust, vaid silmas peab pidama siiski ka piirkonna asustustihedusest. ÜT teenuse kättesaadavuse puhul on oluline ka ligipääsetavus (kuidas inimesed jõuavad peatusesse ja ka sõidukitesse, mis teenuseid peatus tervikuna pakub, kuidas info kättesaadavus on tagatud jne).
4. **Ühtne piletisüsteem, st:**
 - teenuse tingimused on kasutajatele ühtlustatud;
 - välja on töötatud ühtne teenuse eest tasumise süsteem;
 - teenuse kasutaja saab nii üksikpileti kui ka perioodipiletiga sõita kõikides transpordiliikides.
5. **Tervikliku liinivõrgu planeerimine, st:**
 - toimub reisijate tegelikust vajadusest lähtuva teenuse kujundamine (sh peatused ja nende asukohad on planeeritud vastavad kasutajate vajadustele ning nendega on arvestatud ruumilise planeerimise protsessides);
 - toimub terviklik transpordiliigi valik (uue liinivõrgu planeerimise strateegiline otsustamine);
 - tagatud on efektiivsus (liinivõrgu dubleerimise vähendamine, erinevate transpordiliikide omavahelise konkureerimise kaotamine ning nende koostoime tagamine);
 - liinivõrgu planeerimine toimub KOVide piiride üleselt.
6. **Selgem finantseerimine** — läbipaistva ja õiglase finantseerimismudeli rakendamine, mis annab võimaluse olulistele osapooltele ÜT korralduses kaasa rääkida, samas tagades piisavad vahendid teenuse arendamiseks.
7. **Vähem organisatoorset killustatust.**

Arvestades senist praktikat ja alternatiivsete juhtimismudelite plusse ja miinuseid teeme ettepaneku luua Ühistranspordi keskus (või restruktureerida olemasolev Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, andes sellele uusi tegevusi ja volitusi juurde), kes vastutaks kogu regiooni ÜT korralduse eest transpordiliikide üleselt.

Finantseerimise alternatiivide ja võimaluste kaalumisel ja sobivuse hindamisel tuleb esmalt kokku leppida **eesmärkides, mida ÜT finantseerimismudel pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks.** Nendeks eesmärkideks on:

1. **Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
2. **Piisavate vahendite olemasolu ÜT teenuse kvaliteetseks pakkumiseks ja arendamiseks.** See eeldab kas osapoolte panuse suurendamist või piletitulu suurenemist.
3. **Tunnetatud õiglasem finantseerimise jaotus erinevate osapoolte vahel.** Hetkel nendivad pea kõik osapooled, et KOVide rahastus on ebavõrdne.

Lähtudes erinevate finantseerimismudelite plussidest ja miinustest, **teeme ettepaneku säilitada riigi ja piletitulu proportsioon praegusele tasemele: riigi dotatsioon oleks 25% kogueelarvest ja piletitulu**

30% kogueelarvest. Kohalike omavalistuste osaluse leidmisel teeme ettepaneku rakendada kombineeritud elanike arvu ja reisijate põhiseerimismudelit. Selline finantseerimismudel arvestab kõige täpsemini iga kohaliku omavalitsuse elaniku sõite ja panustab süsteemi finantseerimisse täpselt selle proportsiooni. Samaaegselt on tagatud baasfinantseerimine vastavalt elanike koguarvule.

Tsoneerimise muudatuste puhul on samuti oluline leppida kokku **eesmärkides, mida uus ÜT piletisüsteem pikas perspektiivis muutma ja tagama peaks.** Nendeks eesmärkideks on:

1. **Rohkem ÜT kasutajaid.** Kogu süsteemi muudatuse kõige suurem ja olulisem eesmärk on saada rohkem inimesi ühistransporti kasutama.
2. **Piisavate vahendite olemasolu ÜT teenuse kvaliteetseks pakkumiseks ja arendamiseks.** Piletitulu on oluline rahastusallikas, mille arvelt on võimalik teenuskvaliteeti tõsta: pakkuda kasutajatele paremat, kättesaadavamat ja mugavamat ühistransporti.

Vaadates erinevaid tsoneerimise põhimõtteid ning arvestades üldist finantseerimismudelit, **teeme ettepaneku rakendada Tallinna regioonis konstantset piletihinti.** Kogu süsteemi muudatuse peamine eesmärk on saada ÜT kasutajaid juurde ja seda eelkõige maakonna tasandil, et vältida autode voolu Tallinna ja vähendada autostumisest tulenevat keskkonna jalajälge. Konstantne piletihint tänaste eelarve ja sõitjate arvu juures annab selge signaali Tallinna linna väliste piirkondade elanikele, tehes nende sõidu oluliselt soodsamaks võrreldes tänasega.

Hindame, et kirjeldatud muudatusi on võimalik ellu viia 5 aasta jooksul.

13. SUMMARY

Increasing number of inhabitants in Tallinn and Harju County (which is a continuous trend according to Statistics Estonia forecasts) has led to increased number of cars and traffic load on roads prolonging the average driving times. Growing number of passenger cars requires expansion of street network and construction of parking spaces, leaving less space for both urban public space and resources for sustainable public transport, which can no longer provide the service at the same speed and time. Using cars as a form of transportation has also been increasing as new real estate developments are set up in areas where there is no good public transport connections. Even if there is a public transportation connection to the area, it is often not high-speed direct line, without convenient transfer connections and it is difficult to combine with other modes of public transport. Also, city streets are not attractive for walking or cycling.

Regardless of increasing number of inhabitants and free public transport for residents of Tallinn, the number of public transport users has not increased significantly, and usage of cars has been growing. Almost 2/3 of residents of Tallinn answered that they could not be directed to using public transport in any way. This indicates that the preference for other ways of transportation is rather a habitual and fundamental issue, which, to change, should also be pursued by changing the image of public transport requiring a long-term cooperation between all relevant parties. The answers could be of course different, if there were good conditions for walking and cycling complementing to great public transportation services.

The fragmentation of stakeholders in public transportation is seen as the main problem with today's public transport management- there are many involved parties, but no authority is responsible for the whole. Cooperation is also insufficient as the parties are autonomous in their decision-making and mandatory coordination is not always provided. This means that no specific governance model or decision-making process has been developed so far and agreements between the various parties are results of negotiations.

Fragmentation has created a situation where different parties have created their own ticketing systems, pricing models and fares, which makes using public transport difficult from the users' perspective. Today, it is not possible for a person to cross-use all modes of public transport with the same ticketing system.

The involved parties state that train should be the "backbone" of public transport, but this is not the case today from an organizational point of view. The design of public transport should prioritize trains (the fastest mean of public transport, carrying the largest mass of people) and other areas that cannot be reached by train should be covered with buses and other modes of transport. Now there are stops that are not sensible to serve by train as only a limited number of people are using these and every stop slows down the speed of train, significantly increasing the travelling time. These stops should be served by bus, but there is no central coordination to address these issues.

The main problem with financing is the lack of a central organization and decision-making considering the whole picture. As there is no organizational body responsible for public transport in Tallinn area, financing decisions are also in the hands of various organizations. **More and more funds are directed to public transport every year, but this has not led to any changes in the number of users.** Also, establishing free public transport in Tallinn has also not brought about the expected turnaround.

These problems will not solve on their own and require bold decision-making and changes in management, financing, and zoning principles. **When considering alternatives and possibilities for the management model of public transport in Tallinn region and assessing the suitability, the following objectives were considered:**

1. **Increase the number of public transport users.** The biggest and most important goal of changing the whole system is to get more people to use public transport.
2. **Better service for public transport users.** Better service means more frequent, faster, and higher quality of public transport. It is important that from the user's perspective, the entire public transportation system is unified, clear, recognizable, and information about the services is easily obtainable.
3. **Better availability of public transport services.** It does not mean that all residents of the area must receive the same service with a unified departure schedule, the population density of the area must also be considered. Accessibility is also important in the case of the availability of public transport service (how people get to the stops, and into the vehicles, which services the stop offers and how the availability of information is ensured, etc.).
4. Create **unified ticketing system**, that means:
 - service conditions are harmonized for users.
 - a unified payment system has been developed.
 - the service user can travel with a single ticket and season ticket in all modes of transport.
5. **Planning comprehensive public transport network, i.e.:**
 - a. the service is designed based on the actual needs of passengers (including stops and their locations are planned to meet the needs of users and have also been taken into account in spatial planning processes);
 - b. a comprehensive selection of mode of transport (strategic decision-making on the planning of a new route network);
 - c. ensured efficiency (reduced duplications in route network and eliminated competition between different modes of transport);
 - d. planning of the route network goes across local governments.
6. **Clearer financing.** Implementation of transparent and fair financing model, which gives important parties an opportunity to have a say in organizing public transport, while ensuring sufficient resources for the development of the service.
7. **Less organizational fragmentation.**

Considering the current practices and the pros and cons of alternative management models, we propose to establish a Public Transport Center (or to restructure the existing North-Estonian Public Transport Center, by assigning new activities and powers), which would be responsible for organizing the entire region's public transport across means of transportation.

When considering alternatives for financing and assessing their suitability, it is necessary to agree on the **objectives that the public transport financing model should change and ensure in the long run.** Those objectives are:

1. **Increased number of public transport users.** The biggest and most important goal of changing the whole system is to get more people to use public transport.
2. **Sufficient resources to provide high quality and development of services.** This requires either an increase in the parties' contribution or an increase in ticket revenue.
3. **A fairer distribution of funding between different parties.** Now, almost all parties state that the financing from local governments is unequal.

Based on pros and cons of different financing models, **we propose to maintain the ratio of state and ticket revenue to the current level: the state subsidy would be 25% of the total budget and ticket revenue at least 30% of the total budget. When considering funding from local governments, we propose to apply a combined financing model based on the number of inhabitants and travelers.** Such financing model considers journeys of each local government resident and contributes to the

financing system corresponding to its proportion. At the same time, basic funding is guaranteed according to the total number of inhabitants.

In the case of zoning changes, it is also important to agree on the **objectives that the new public transport ticketing system should change and ensure in the long term**. These objectives are:

1. **Increased number of public transport users.** The biggest and most important goal of changing the whole system is to get more people to use public transport.
2. **Sufficient resources to provide high quality and development of services.** Ticket revenue is an important source of funding at the expense of which it is possible to improve the quality of service: to provide users with better, more accessible, and more convenient public transport.

Considering different zoning principles and the general financing model, **we propose to apply a constant ticket price in the Tallinn region**. The main goal is to attract more people to use public transport, especially at the county level, to prevent the flow of cars to Tallinn and reduce the environmental footprint of car use. The constant ticket price with today's budget and the number of passengers gives a clear signal to the residents of areas outside the city of Tallinn, making their journey significantly cheaper compared to today.

We estimate that the described changes can be implemented within 5 years.

LISA 1



Tsoonide kaart.jpg