



Eesti ühistranspordi arendamise tegevuskava 2021-2025

TLAK juhtrümas kinnitatud 29.3.2021
 ÜT teemakomisjonis kinnitatud 17.3.2021



Sisukord

1. Tegevuskava taust, ülesanne ja sihid	2
2. Tegevuskava 2021-2025	3
LISA 1 Ühistranspordikasutus ja liikuvuse suundumused Eestis 2001-2019.....	10
LISA 2 Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035 eelnõu ühistransporti puudutavate peatükkide väljavõte	19

1. Tegevuskava taust, ülesanne ja sihid

Eesti ühistranspordi arendamise tegevuskava (edaspidi tegevuskava) tööversioon on koostatud Transpordiameti (kuni 01.01.2021 Maanteeameti) strateegilise planeerimise osakonnas tuginedes Transpordi ja liikuvuse arengukava koostamise käigus toimunud kaasamisseminaridele, ITF poliitikasoovitustele, 11 valdkonna asjatundja intervjuudele ja teiste riikide headele praktikatele. Tegevuskava fookuses on maismaa ühistransport, eelkõige üleriigilise ja regionaalse ühistranspordi arendamine ning ühistranspordi jt liikumisviiside parem integreerimine.

Tegevuskava tööversioon on viieaastase tegevuskava perspektiiviga, mis kooskõlastatakse 2020 II poolaasta jooksul Maanteeameti koostööpartneritega paralleelselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis koostatava transpordi ja taristu arengukava koostamisega.

Tegevuskava koostamisega seotud taustamaterjalid ja dokumendid:

- Eesti ühistranspordi arenguperspektiivid. Valdkonna asjatundjate intervjuude kokkuvõte. [Maanteeamet 2020](#)
- Ühistranspordi planeerimise ja korraldamise head praktikad Euroopas. [Maanteeamet 2020](#)
- Ühistransporditeenuse kättesaadavus elanikkonnale. [Maanteeameti kaardirakendus](#)
- Ühistranspordikasutus ja liikuvuse suundumused Eestis 2001-2019 (Lisa 1)
- [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035 eelnõu](#) (väljavõte Lisas 2)

Tegevuskava ülesanne on täpsustada riiklikes arengukavades (Transpordi ja liikuvuse arengukava, Kliimapolitika põhisuunised) püstitatud tegevusi säästvate liikumisviiside osakaalu tõstmiseks ning isiklikust sõiduautost sõltuvuse vähendamiseks. Ühistransporditeenuse, transporditaristu ja ruumilise planeerimise efektiivsema korraldamisega on ühistranspordi kasutamine ning selle kombineerimine teiste liikumisviisidega võimalik muuta mugavaks ja kiireks alternatiiviks.

Tegevuskavaga täpsustatakse 2021-2025 aasta tegevusi **Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035 (TLAK) eesmärkide täitmiseks**. „*Tegevussuund 2: toome ühistranspordi inimestele lähemale ning muudame selle kasutamise mugavamaks targema planeerimise ja nutikama piletimüügi korralduse abil. Mõõdik/sihttase aastaks 2035: Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%*“ (praeguste trendide kohta vt lisas 1).

Lisaks aitab tegevuskava täita TLAK läbivat sihti „*Vähendada transpordi CO₂-heidet 1700 kilotonnini (kt) ehk 700 kt võrra võrreldes 2018. a*“ ja **Tegevussuund 1** eesmärgi: „*suurendame transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendame seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendame selle keskkonna jalajälge ning muudame taristul liiklemise ohutumaks*“, kus peamiseks mõõdikuks on transpordi energiatarbimise vähendamine ja taastuenergia osakaalu suurendamine „*Transpordi energiakulu 8,3 TWh, millest taastuenergia osakaal transpordis 24%*“. Ühistranspordiga liikumised on sõiduautoga võrreldes keskmiselt 2-5 korda energiasäästlikumad ja väiksema kasvuhoonegaaside jalajäljega, mistõttu soodustab kava keskkonnasõbralikumate liikumisviiside kasutamist.

Tegevuskava lähtub tegevuste kavandamisel sihist nihutada vähemalt 10% praegustest (2019) autoga tehtavatest liikumistest ühistransporti ja suurendada ühistranspordi osakaalu motoriseeritud liikumistest 19%-lt 27%-le. Peamine täiendavate ühistranspordi liikumiste arvu kasvu potentsiaal on linnapiirkondades elavate, töötavate või õppivate inimeste igapäevaste liikumiste

hulgas (nii linnasiseste liinide kui ka maakonnaliinide ja rongireisijate arvu kasvus) kui ka ratta, auto ning ühistranspordi sujuvas kombineerimises. (vt tabel 1). Oluline sihtgrupp on potentsiaalsed kasutajad, kellele praegune ühistranspordisüsteem ei ole ligipääsetav.

Teguskavas toodud tegevused on **sisendiks** Transpordiameti ja teiste liikuvusega seotud valitsusasutuste ning koostööpartnerite tööplaanidesse 2021-2025. aastal.

Tabel 1. Ühistranspordi kasutajate arvu siht ja muutus ühistranspordiliigiti, eeldusel, et ca 10% praegustest autoga liikumistest võiks siirduda ühistransporti ning ÜT süsteem on paremini ligipääsetav kõigile

	2019	2025	2030	2030 kokku	Muutus 2019/2030
ÜT sõitude arv kokku (1000)	211 692			288 604	+36%
Täiendavaid ÜT sõite aastas vrs 2019 (1000)		+ 38 456	+ 76 913		+36%
Rong	8 373	+ 3 706	+ 7 413	15 786	+89%
Linnaliinid	167 734	+30 000	+60 000	227 734	+36%
Maaliinid	23 848	+ 4 500	+ 9 000	32 848	+38%
Kaugliinid	3 898	+ 250	+ 500	4 398	+13%

2. Tegevuskava 2021-2025

Tabelis 2 on ära toodud tegevuskava abinõud seitsme tegevussuuna ja nende alategevuste lõikes koos lahendamist vajavate barjääride, oodatava muutuse, vastutajate, tegevusperioodi ning tegevuste kaalude lõikes. **Tegevuse kaal** näitab selle hinnangulist mõju kvantitatiivse sihi saavutamisele x osas 100st. Tegevused, millel kaalu pole näidatud, on ettevalmistava ja koordineeriva iseloomuga, millel on kaudne mõju ning mis on vajalikud terviku paremaks toimimiseks ja tegevuste elluviimiseks.

Tegevused on jaotatud seitsme peamise tegevussuuna alla:

1. Ühistranspordi planeerimise ja korraldamise integreerimine riigi ja regioonide¹ tasandil
2. Ühistranspordikasutust soodustava taristu ja teenuse kujundamine
3. Liikuvusteenuste integreerimine ühistranspordi teenuse ja infosüsteemidega
4. Ühistranspordi planeerimise, korralduse võimekuse ja kompetentsi tõstmine
5. Ühistranspordikasutust soodustav maakasutuse planeerimine
6. Ohutu, mugav, ligipääsetav ja keskkonnasäästlik ühistranspordiveerem
7. Teadlikkuse tõstmine ja ühistranspordi maine kujundamine

Tegevuskava läbivad põhimõtted

Ühistransport on sõitjatevedu, mida teostatakse eelkõige liiniveo, juhuveo või taksoveo korras.

Tegevuskava keskendub Eesti-sisese avaliku ühistransporditeenuse arendamisele ja integreerimisele teiste liikuvusteenuste ning liikumisviisidega.

¹ Regiooni ja regionaalse ühistranspordi all peetakse silmas suuremaid toimepiirkondi (mitmeid omavalitsusi ja reeglina ka mitut maakonda hõlmav) ja nende siseseid liikumisi teenindavat ühistransporti

Kõikide tegevuste planeerimisel ja valikute tegemisel lähtutakse süsteemi kui terviku toimimisest, ligipääsetavusest ja erinevate kasutajagruppide vajadustest, terviklikest liikumisahelatest ning erinevate liikumisviiside eelistest ja kombineerimisvõimaluste loomisest, vähima kuluga ühistranspordiliigi valiku põhimõttest, st suurte voogude korral rong/rööbastransport, keskmised – buss, vähene – nõudeteenus. Tegevuste valikul on oluline ühendada **koostöö** kaudu nii regioonide-ülene vaade, **teadmistepõhisus** kui ka erinevate osapoolte **kohalik kogemus** ühistranspordi korraldamisel ja elanike vajadustega arvestamisel. Piiratud ressursside olukorras on oluline tõsta nii ühistranspordi teenuse kvaliteeti tihedalt asustatud linnapiirkondades kui ka **pakkuda kulutõhusaid lahendusi ja uusi liikuvusteenuseid** hõredalt asustatud piirkondades. Kiired ja sagedased ühendused maakonnakeskuste ning paremad regioonisisesed ühendused kohalike tõmbekeskuste vahel koos nõudepõhiste teenuste, isikliku sõiduauto ning jalgrattaga kombineerimise võimaluste loomisega teeb ühistransporditeenuse paremini kättesaadavamaks ja kiiremaks nii linnapiirkondade kui ka hajaasustuses elanikele.

Kasutajakesksus: Kasutaja jaoks peab kogu ühistranspordi süsteem olema ühtne ja arusaadav, sõltumata ühistranspordiliigist või piirkonnast, kus teenust kasutatakse.

Ligipääsetavus: Kogu ühistranspordisüsteem, ühissõidukid ja selle kasutamisega seonduv taristu (füüsiline ligipääsetavus, teekonnad peatusteni) ja teenused (info kättesaadavus, piletisüsteem, ootekojad, viidad) peab olema kõikidele ühiskonnagruppidele ligipääsetav ja sõltumata vanusest ja füüsilisest võimest kasutatav.

Tegevuskava elluviimist koordineerib Transpordiamet (TA) ja seirab Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035+ juhtrühma juures tegutsemist alustav Ühistranspordi, aktiivse liikuvuse ja ligipääsetavuse teemarühm.

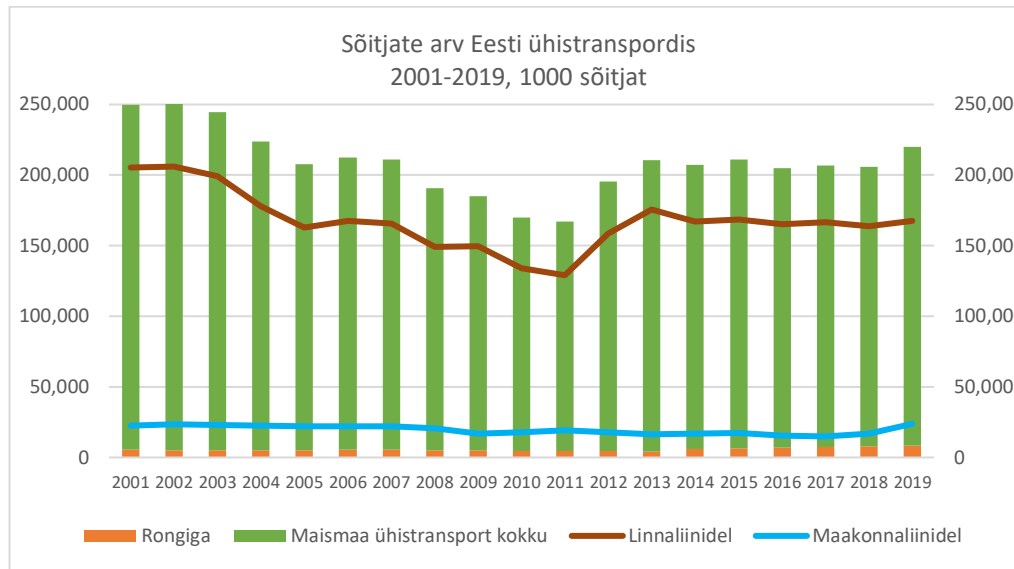
Tabel 2. Ühistranspordi arendamise tegevuskava meetmed ja tegevused 2021-2025											
NR	Meede/Tegevus		Vastu-taja	kaal 2025	kaal 2030	2021	2022	2023	2024	2025	2025+
1	Ühistranspordi planeerimise ja korraldamise integreerimine riigi ja regioonide tasandil	Probleem: Killustunud ÜT korraldus, ühtse piletimüügisüsteemi* puudumine üleriigilisel tasandil, hinnastamise ja piletisüsteemi/tariifide puudumine ja ühtse lähenemise puudumine (riigi, KOV rollidest) regionaalsel tasandil, vähene integreeritus erinevatel haldustasanditel ja transpordiliikide vahel; teenuste dubleerimine, arendustegevus vähene või koordineerimata, puudub ühtne arusaam arendustegevuste mõjust ja prioriteetsusest, ÜT süsteemi kui terviku ja selle ligipääsetavuse toimimine ja planeerimine tervikuna nõrk või puudulik Kasu ÜT kasutajale: ÜT kasutamine ja erinevate ÜT liikide kombineerimine lihtsam, sujuvam ja ligipääsetavam, vastab rohkem erinevate kasutajate vajadustele, kulud igapäevasele liikuvusele ei kasva Kasu avalikule sektorile/vedajale: Suurem õigusselgus, selge rollijaotus, ÜT majandamisprintsipiibid ja arendustegevuste prioriteedid. Rohkem ressursi süsteemi ÜT arendamiseks. Väiksem koormus maanteedele. Keskkonnanäesmärkide täitmine									
1.1	Erinevate ühistransporditeenuste pakkujate ja korraldajate (riik, KOV, kommerts) rollide ja vastutusalade täpsustamine	Kaardistatakse ÜT teenuse ja taristu elemendid, rollid ja vastutusvaldkonnad, rahastamise põhimõtted, katmata vastutusalad eriti halduspiiriülestel ÜT liikumistel ja teenuste riskasutamisel, teenuste dubleerimine. Lepitakse kokku vastutusvaldkonnad ja ühtne lähenemine rahastamisele.	TA								
1.1.1	Ühistranspordi seaduse ajakohastamine, eelnõu(de) ettevalmistamine ja menetlemine	Traditsioonilisel liinivõrgul põhineva ÜT korraldusele lisaks täiendatakse õigusakte paindlikuma ja efektiivsemate lahenduste pakkumiseks koostöös nõude-, sotsiaaltranspordi-, infoühiskonna vahendusel teenuste ning kommertsliinidega, täpsemaid rõhuasetusi seaduses vajavad ka ligipääsetavuse ja keskkonnakaitse eesmärkide läbivad sätted jms.	MKM/TA								
1.1.2	Ühistranspordi arendamist koordineeriva süsteemi loomine	Töötatakse välja erinevate ÜT liikide taristu ja teenuste arendustegevuse (täiendavate teenuste ja taristu investeeringute ja sellega seotud analüüside jm ettevalmistavad tegevused) koordineerimise ja koostöö süsteem.	TA								
1.1.3	Regulaarse ühistranspordi arendusjuhtide ja ekspertide infovahetuse ümarlaua ellu kutsumine	Transpordi ja liikuvuse arengukava juhtrühma all ÜT tegevuskava juhtrühma ja selle laiendatud koosseisuga ümarlaua tegevuse käivitamine. Regulaarse ÜT-alase infovahetuse ja arendustegevuste koordineerimine, ühtne planeerimine, erinevate ÜT korraldajate vajadustest arusaamine.	TA/MKM								
1.1.4	Optimaalse ühistranspordi rahastuse korralduse ettepaneku väljatöötamine, riigi, KOVide, kommertsvedude, piletitulu roll. Tasuta ühistranspordi mõjude ja jätkusuutlikkuse analüüs	Analüüsitakse avaliku sektori kogukulusid ühistranspordile ja elanike kulutusi liikuvusele, uuritakse erinevate osapoolte valmisolekut parema teenuse rahastamisel osaleda. Seotud käimasoleva Tallinna piirkonna töödega, mis annab sisendi, kas ja kuidas tulemusi üle-Eesti laiendada. Väljundiks on ettepanek ühistranspordi rahastamisepõhimõtetest, mis võimaldaks kõige efektiivsemalt TLAK eesmärgid saavutada.	MKM/TA								
1.2	Ühistranspordi liinivõrgu, sõlmede ja teenuse kontseptsioonide väljatöötamine (tervikahel, viimase miili teenused, jalgratas)										
1.2.1	Regioonide ühistranspordi teenindustaseme normide väljatöötamine	Töötatakse välja erinevate regioonide eripärasid arvestavad teenindustasemed, mis loob süsteemse aluse liinivõrgu, ÜT teenuse ja selle ligipääsetavuse arendamiseks, kuhu panna piiratud ressursse, kus on vajadus tiheda ja autoga konkurentsivõimelise teenuse järgi.	TA/ÜTKd								
1.2.2	Reisirongi, kaugliinibusside ja regionaalse ühistranspordi ühtse teenuse, liinivõrgu ja ümberistumissõlmede kontseptsiooni väljatöötamine	Analüüsitakse ÜT teenuse taseme tõstmise (kiiremad ja sagedasemad ühendused, dubleerimise vähendamine, sõidugraafikute sünkronimine) ja erinevate ühistranspordiliikide (bussi-, reisirongi-, siselennu- ja laevaliiklus) ja liikuvusteenuste integreerimist, prioriteetsed ümberistumissõlmed/ühispeatused.	TA								
1.2.3	Harjumaa ja Tallinna ühistranspordi ühtse korralduse ja liinivõrgu arendamise ettepaneku väljatöötamine	Töötatakse välja ettepanek ühtse liinivõrgu, ÜT planeerimise ja korraldamise koostöö- ja majandamise põhimõtted. Alustatud 2020 Tallinna liikuvusnõukogu töö raames.	MKM/HOL/TLN								

2.3.1	Ühistranspordi teenuse arendamise, mugava ja liigipäsetava liikumishela pilootprojektid	Valitakse 1.2 tegevuste tulemuste põhjal olulise kasvava liikluse ja transpordinõudlusega kesklinna ja tagamaa ühenduskoridor ning viiakse sisse süsteemse pakatina ÜT ühendusaegade, teenuse sageduse, ümberistumissõlmede ja peatuste juurdepääsu ja ligipäasetavuse parendused, hinnates liikuvuse olukorda enne ja pärast.	TA/ MKM/ KOV	5	5								
2.4	Harjumaa ühtse liinivõrgu arendamine koostöös Harjumaa omavalitsuste ja riigiga. Kõigi ühistranspordiliikide planeerimise ja teenuste tellimise koordineerimine.	1.2.3 tulemuste rakendamine ühtse liinivõrgu ja ÜT teenuse tõstmiseks.	MKM/ HOL/ TLN/ ÜTK/TA	20	10								
2.5	Prioriteetsete multimodaalsete ühistranspordi ümberistumissõlmede väljaehitamine (sh ootetingimuste ja teenindustaseme tõstmine, Pargi ja Sõida, jalgsi- ja jalgrattaga ligipääsud),	1.2.5 tulemuste elluviimine, sh Teehoiukava meetme „4.1.2.4 Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine“ rakendamine	TA/ ÜTKd/ KOV	5	5								
2.6	Täiendava reisirongiveeremi vajaduse ja tehnoloogia selgitamine 2025+	Seotud Elroni uute reisirongide hanke optiooniga.	MKM/ Elron										
3	(Uute) liikuvusteenuste integreerimine ühistranspordi teenuse ja infosüsteemidega	Probleem: Ühistransport ja liikuvusteenused (nõudepõhised teenused, ligipäasetavuse tingimused, takso, sõidujagamine, ratta/tõuksiringlus, parkimisvõimalused) on killustunud, infot ei saa ühest kohast Kasu ÜT kasutajale: Parem ÜT kättesaadavus hõreda asustusega piirkondades, spetsiifilistele kasutajagruppidele ja väljaspool regulaarse ÜT teenindusaega, lihtsam kombineerida erinevaid liikumisviise, kiirem liikumishel, info lihtsamini leitav Kasu avalikule sektorile/vedajale: Parem arusaam erinevate kasutajate vajadustest. Taristu jm kulude kokkuvõtteid, rohkem ÜT ja liikuvusteenuste kliente		5	5								
3.1	Ligipäasetavuse info ja "viimase miili" liikuvusteenuste integreerimine peatus.ee reisiplaneerijasse jt infokanalitesse ¹	Peatus.ee reisiplaneerija arendamine ja info täiendamine, et see kajastaks kasutajale vajalikku infot ühistranspordi (sh nõudepõhise teenuse), peatuste ja ÜT teenuse ligipäasetavuse ja teiste liikumisviisidega kombineerimise kohta ühes kohas ² . Hinnatakse infokanalite piisavust ja nende ligipäasetavust erinevate kasutajagruppide vajadustest lähtuvalt.	TA										
3.2	Liikuvusteenuste keskset tellimist ja riskasutust võimaldava platvormi/standardi väljatöötamine	Kontseptsiooni väljatöötamine.	Era(ITS E/TA										
3.3	Nõudepõhise avaliku ühistransporditeenuse mudeli väljatöötamine	Täpsustab 1.2. töid. Töötatakse välja ühtne lähenemine nõudepõhise teenuse vajaduse, pakkumisvõimaluste, rahastamisvõimaluste ja teenuse arendamise kohta.	TA/ ÜTK										
3.4	Pilootprojektid liikuvusteenuste integreerimiseks ja erinevate kasutajagruppide paremaks teenindamiseks	Kaardistatakse uute liikuvusteenuste vajadused ja arendamisvõimalused. Suurematest linnadest väljaspool valikuvõimalused vähesed. Nt kuidas lahendada väljaspool linna asuva tõmbekeskuse, hooajalise, turismi, suurürituste külastajate ja spetsiaalsete kasutajagruppide (lastega pered, kooligrupid, erivajadustega inimesed) vajadustest lähtuvaid teenuseid.	TA/ era- sektor										
4	Ühistranspordi planeerimise ja korralduse võimekuse ja kompetentsi tõstmine	Probleem: ÜT korraldamise ja arendamise kompetents on killustunud, uute inimeste koolitamine on aeganõudev, spetsialiste pikema vaatega planeerimiseks ja arendustegevusteks napib Kasu ÜT kasutajale: Parem ÜT teenus Kasu avalikule sektorile/vedajale: Võimekus pakkuda kvaliteetset ÜT teenust suureneb. Avaliku sektori ja vedaja ressursside parem kasutamine. Arendustegevus on paremini koordineeritud. Parem ülevaade ÜT teenuse arengutest ja arendustegevuste mõjust liikuvusele. Taristu jm kulude kokkuvõtteid, rohkem ÜT ja liikuvusteenuste kliente											
4.1	Ühistranspordi teenuse arengu ja kasutustrendide mõõdikute ja seire väljatöötamine	Töötatakse välja ÜT arengu mõõdikud (täpsustades TLAKi mõõdikuid), vajalike andmete kogumise ja seire süsteem. Võimaldab paremini seirata ÜT teenuse kättesaadavust, teenuse taset ning sõitjate arvu kohalikel, regionaalsetel ja linnadevahelistes liikumistes (sh reisirong, kommertsliinid), arendustegevuste tulemuslikkust ja korrigeerida tegevuskava.	TA/ MKM										
4.1.1	Kommertsliinide kasutajate statistika kogumise arendamine	Analüüsitakse kommertsliinide kasutajate statistika kättesaadavuse võimalusi ning leitakse lahendus kommertsliinide kasutusega seonduvate andmete paremaks arvestamiseks ÜT planeerimisel. - Ühised	TA/ vedajad										

[illegible]

*Piletimüügisüsteemi all peetakse silmas piletite ostmise kanalit ja makseviise, piletisüsteemi all peetakse silmas nii piletite müügisüsteemi kui tariifisüsteemi koos teenuse hinnakujunduse, piletite hinnatsoonide ja soodustustega.

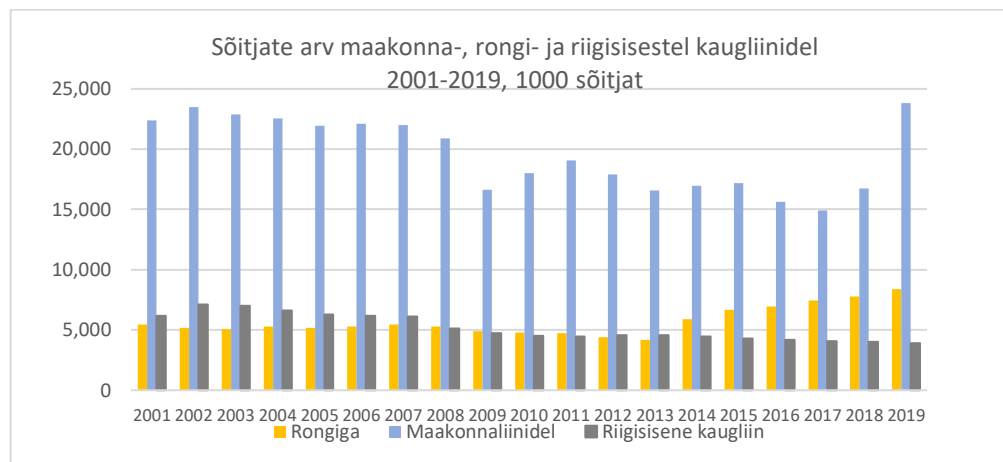
LISA 1 Ühistranspordikasutus ja liikuvuse suundumused Eestis 2001-2019



Ühistranspordi sõitjate arv näitab ühistranspordi kasutamise atraktiivsust tervikuna. TAK 2020 on eraldi eesmärk rongireisijate arvu suurendamiseks, mis on saavutatud, kuid mis pole oluliselt mõjutanud tervikuna ühistranspordi kasutajate arvu suurenemist.

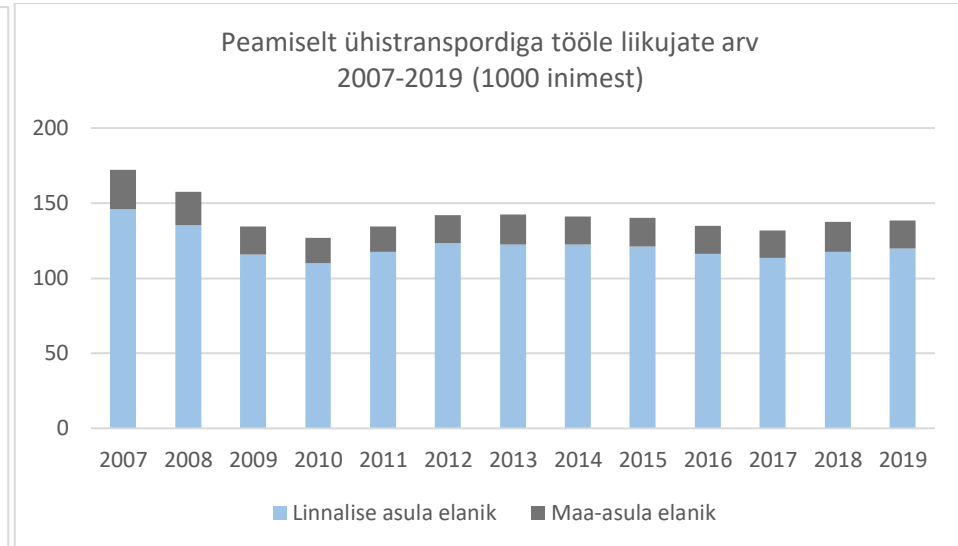
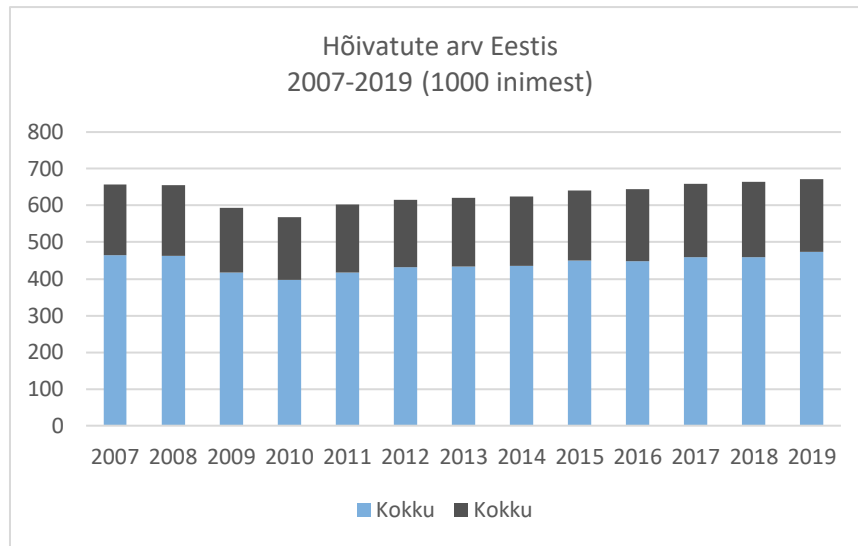
Avalike maakonnaliinide kasutajate arv on kasvanud tasuta ja soodsamate pilethindade ning graafikute tihendamise tulemusel 2018-2019 aastal. Selle tulemusel on ühistranspordis sõitjate koguarv kasvanud 6,3%

Ühistranspordi kasutamist mõjutavad muutused tööhõives, mis kajastub ka sõitjate arvu muutuses 2008-2013. Vaatamata linnalise asulas elavate hõivatute arvu jätkuva kasvule (9% kasv võrreldes 2013. a), ei ole sõitjate arv linnaliinidel 2014-2019, sh ka tasuta Tallinna linnaliinidel, sellel perioodil Eestis tervikuna praktiliselt muutunud.



Maakonna bussiliinidel ja rongireisijate arv on Eestis viimastel aastatel kasvamas. Maakonnabusside kasutust on mõjutanud nii täiendavate teenuste kui ka tasuta ja osaliselt tasuta teenuse pakkumine.

Rongireisijate arvu kasvu on mõjutanud uued rongid, ühenduskiiruste kasv ning graafikute tihendamine eriti Tallinna linnalähiliinidel ning Tartu, Narva ja Viljandi suundadel.



Sõitjate arv maakonna, reisirongi ja kaugliinidel (1000 sõitjat) 2017-2019*				
	2017	2018	2019	Muutus %
Avalikud maakonnaliinid	17674	19539	22489	27
Kommerts maakonnaliinid*	4852	4261	3315	-32
Kaugliinid	4093	4008,7	3897,8	-5
Elron reisirong	7333	7656	8265	13
Kokku	33952	35466	37967	12
Sõitjate arv "pooltasuta" ja tasuta maakonnaliinidega regioonides (1000)				
Pooltasuta maakonnad				
Pooltasuta avalikud maakonnaliinid	7326	8325	10258	40
Harjumaa kommertsliinid*	4085	3627	2874	-30
Kokku	11411	11952	13132	15
Tasuta maakonnad				
Tasuta avalikud maakonnaliinid	10348	11215	12231	18
Ida-Viru kommerts*	343	234	175	-49
Tartumaa kommerts*	138	113	6	-96
Kokku	10828	11562	12412	15
Liinimaht, liini-km				
Kommerts maakonnaliinid*	5955046	5145981	4015307	-32,6
ATL maakonnaliinid	35698648	38079658	43540474	22,0
Kaugliinid	25161338	24467597	22241697	-11,6
Elron	5213387	5356699	5686484	9,1
Kokku	72028419	73049935	75483962	4,8
Sh maakonnabusside liinimahu muutus				
Pooltasuta avalikud ja kommertsliinid kokku	20203978	21340475	24167909	19,6
Tasuta avalikud ja kommertsliinid kokku	21449715	21885163	23387871	9,0
Kokku	41653693	43225638	47555780	14,2

Allikas: Maanteeamet, Elron

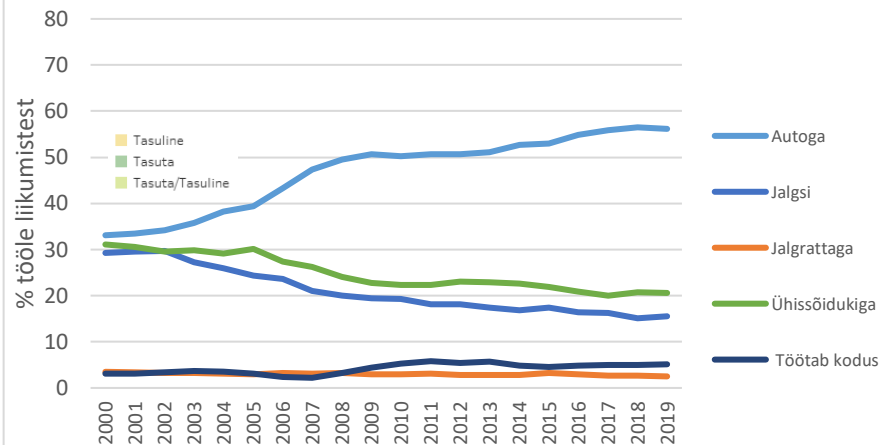
*Kommertsliinide kasutajate statistika puudumise tõttu on sõitjate arvu muutus arvutatud vastavate liinide väljumiste arvu muutuste põhjal võttes eelduseks, et keskmiselt on ühe kommertsliini väljumise kohta 20 sõitjat

Viimase kolme aasta jooksul on muutunud maakonnabussiliinide piletihinnad, liinide veomahud ja piletisoodustuste andmise põhimõtted. Tasuta sõiduõigus on 11 maakonna avalikust eelarvest toetataval maakonnabussiliinidel, 4 maakonna bussiliinidel saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased. Sõitjate arv on maakonnaliinidel ja reisirongides tervikuna kasvanud 12%, eriti kooliõpilaste ja 63+ elanike ühistranspordikasutus. Arvestades maakonna kommertsbussiliinide sulgemist, siis osa sõitjate arvu kasvust on tulnud varasemalt kommertsliinidega sõitjate arvelt.

Sõitjate arvu kasv tervikuna on olnud sarnane nii tasuta kui nn pooltasuta maakondades. Sõidunõudlust on mõjutanud ka pakkumine – maakonnabusside liiniveomaht on kasvanud samas suurusjärgus kui sõitjate arv. Nn pooltasuta maakondades on maksvate sõitjate arv kasvanud ka soodsamate kuupiletihindade tulemusel ja suurema hulga teenuse koondumisega ühtsesse piletisüsteemi (vt Harjumaa). Vaatamata tasuta ja soodsamale maakonna bussiteenusele on regionaalse ja kohaliku ühistranspordi riskasutus linnaliinide, rongide ja maakonnabusside puhul 20-62 aastastele väga kulukas. Nt Harjumaal kolmes tsoonis igapäevaselt maakonnabusse, rongi ja linnaliine kasutada soovivale Harjumaa elanikule maksab 2 teenusepakkuja ühiskuupileti ja 1 eraldi kuupileti puhul ühistransport ligi 100 eurot kuus.

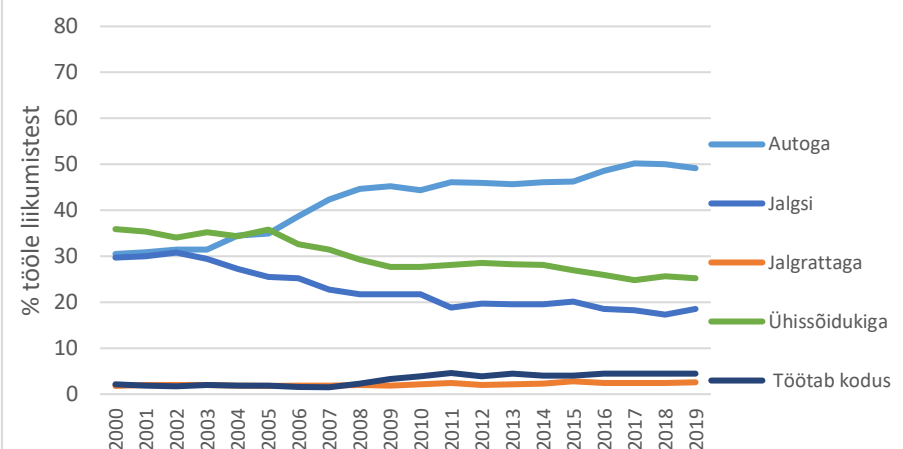
Eesti hõivatute peamine kodu-töö liikumisviis, %, 2000-2019

Allikas: Statistikaamet



Eesti hõivatute peamine tööle liikumise viis, %, linnaline asula

Allikas: Statistikaamet

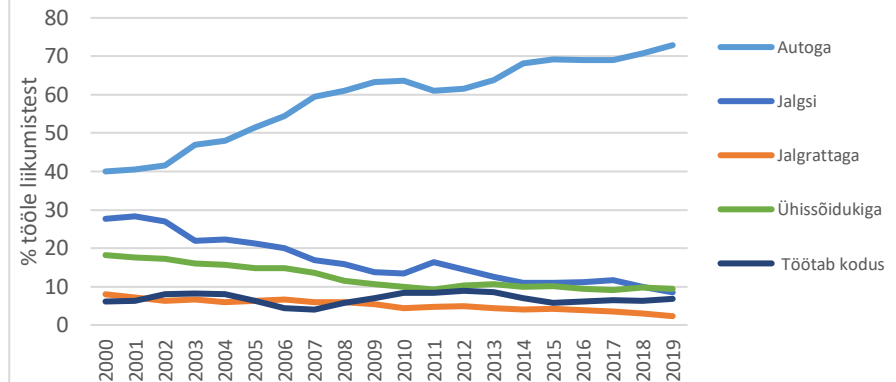


Liikumisviiside jaotus näitab transpordisüsteemi mitmekesisust ja eelistatud liikumisviisi muutusi. TAK 2020 on sihiks 25% tööle liikumistest ühistranspordiga (2014 lähtetase 22,6), mis vastupidiselt sihile, on langenud 20,6%le

TAK 2020 sihiks on jalgsi ja rattaga tööle liikumiste osakaalu suurendamine 25%. Aastal 2018 oli see 20,1%, olles samuti langustrendis. Autoga tööle liikumise osakaal on kiiresti kasvanud alates 2000. a algusest. Eriti kiire on olnud kasv maa-asulates, kus töökohtade juurdepääs jalgsi või jalgrattaga on vähenenud töökohtade ümberpaiknemise ning vahemaade suurenemise tõttu. Linnalistes asulates on autokasutuse kasv olnud mõnevõrra aeglasem, ligikaudu pooled tööle liikumistest teevad linnaliste asulate elanikud sõiduautoga.

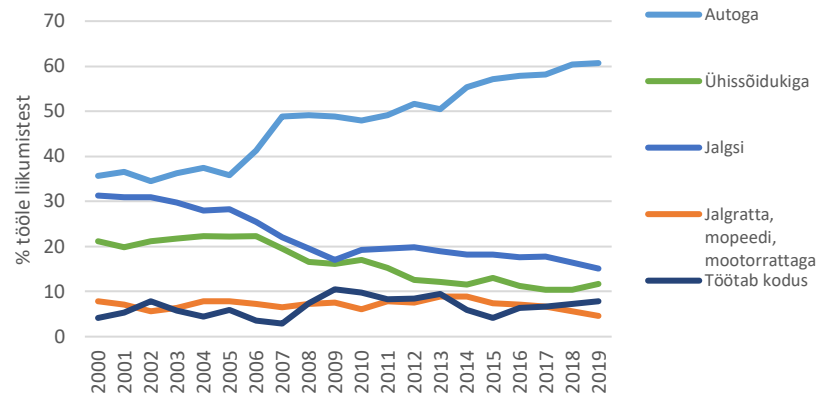
Eesti hõivatute peamine tööle liikumise viis, %, maa-asula

Allikas: Statistikaamet

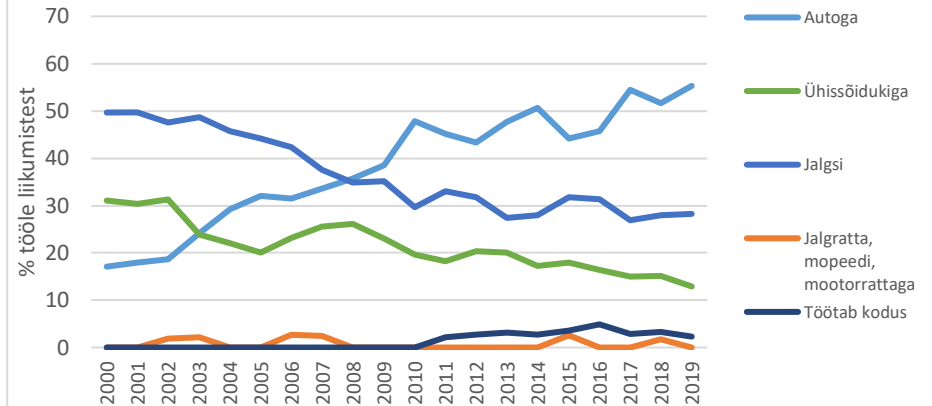


Allikas: Statistikaamet, Tööjõu-uuring

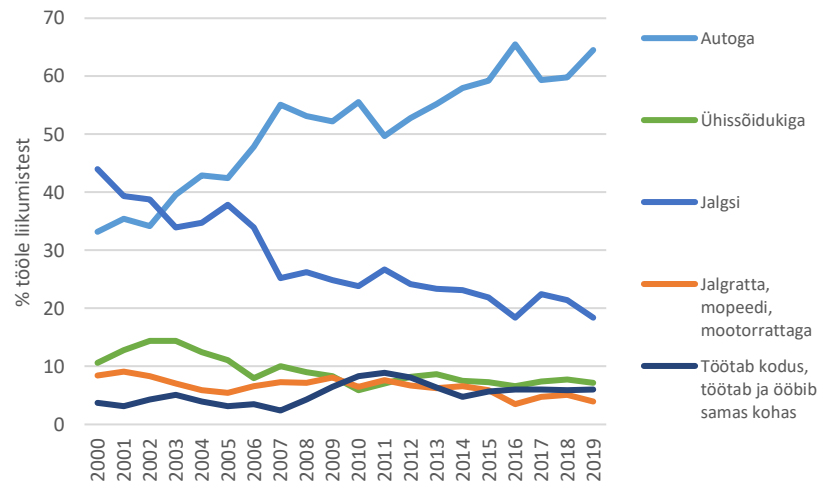
Peamine kodu-töö liikumisviis Lääne-Eestis 2000-2019



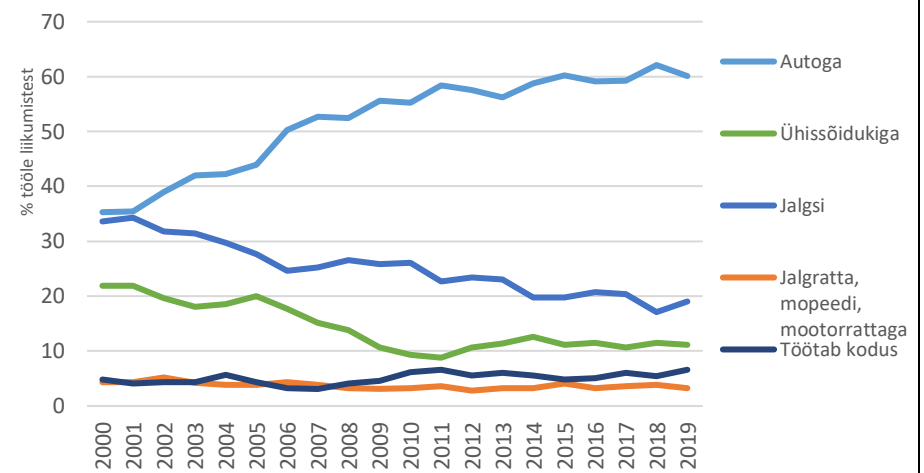
Peamine kodu-töö liikumisviis Kirde-Eestis 2000-2019

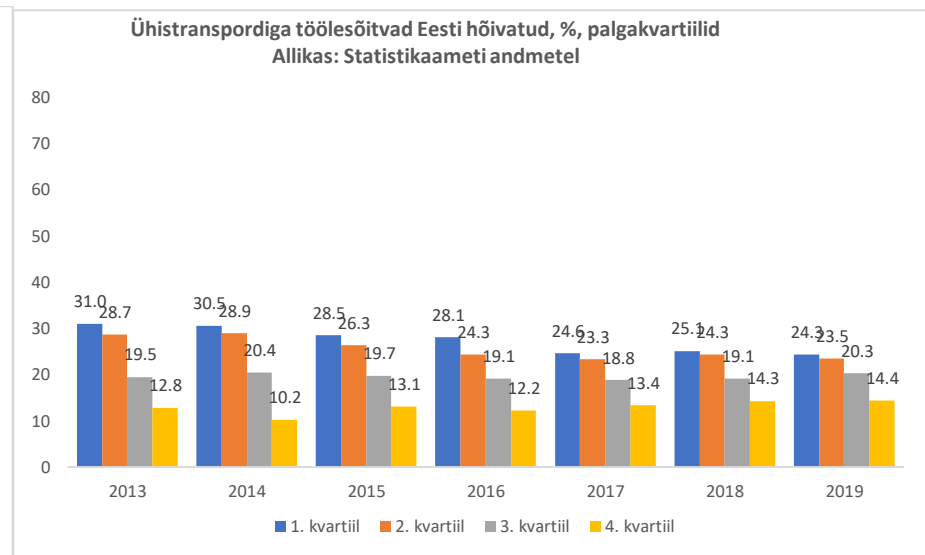
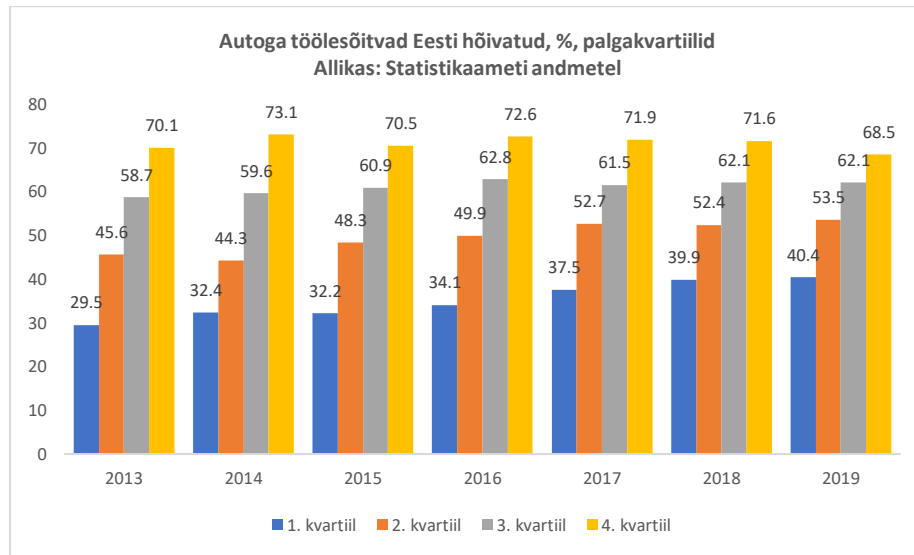


Peamine kodu-töö liikumisviis Kesk-Eestis 2000-2019



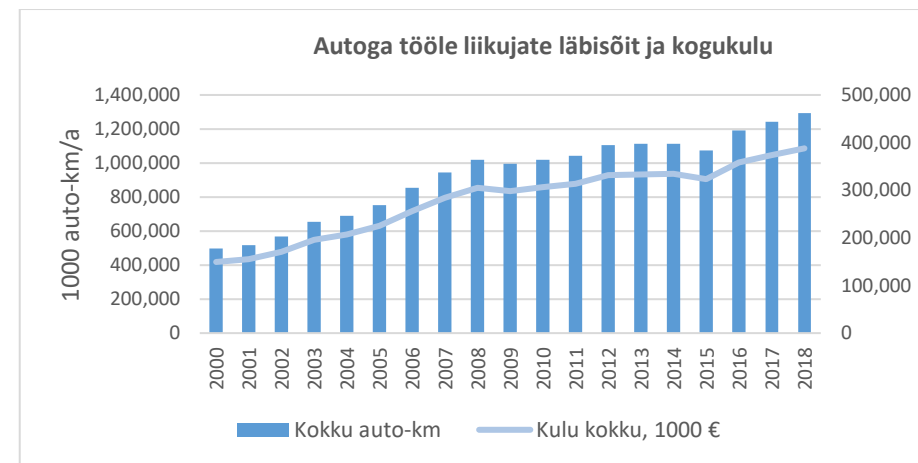
Peamine kodu-töö liikumisviis Lõuna-Eestis 2000-2019

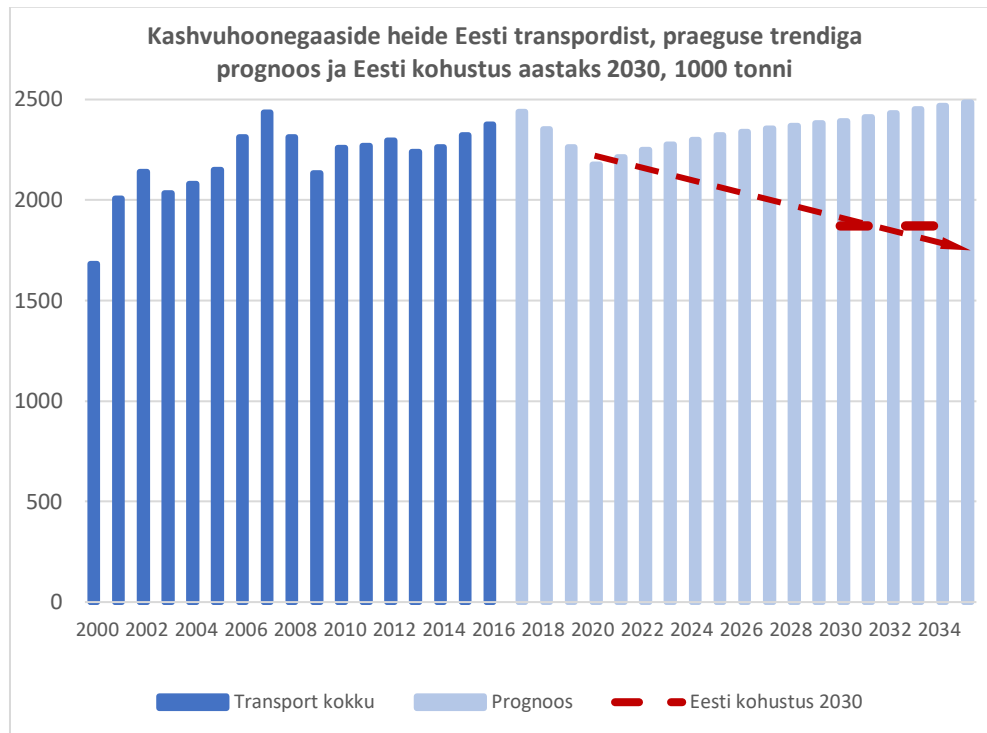




Autoga tööle liikumiste osakaal on viimasel 5 aastal kasvanud eriti kiiresti keskmisest väiksema sissetulekuga töötajate hulgas. Keskmisest kõrgema palgaga on hakanud veidi vähem autoga tööle liikuma. Väiksemapalgaliste töötajate autokasutuse suurenemine on tõenäoliselt tingitud vastavate töökohtade ümberpaiknemisest linnapiirkondades ning ostujõu üleüldisest suurenemisest. Isikliku autokasutusest sõltuv töökohtade kättesaadavus ja 2- ja enam autot peres leibkondadel on oht langeda nn liikuvusvaesusesse – ehk olukorda, kus leibkonna sissetulekutest ebaoproportsionaalselt suur osa kulutatakse autokuludele.

Sõiduauto kasutamisega seotud kulud on Eestis kokku ca 2,4 miljardit eurot aastas, üksnes kodu-töö liikumistega seotud kulud ligi 400 miljonit eurot aastas.



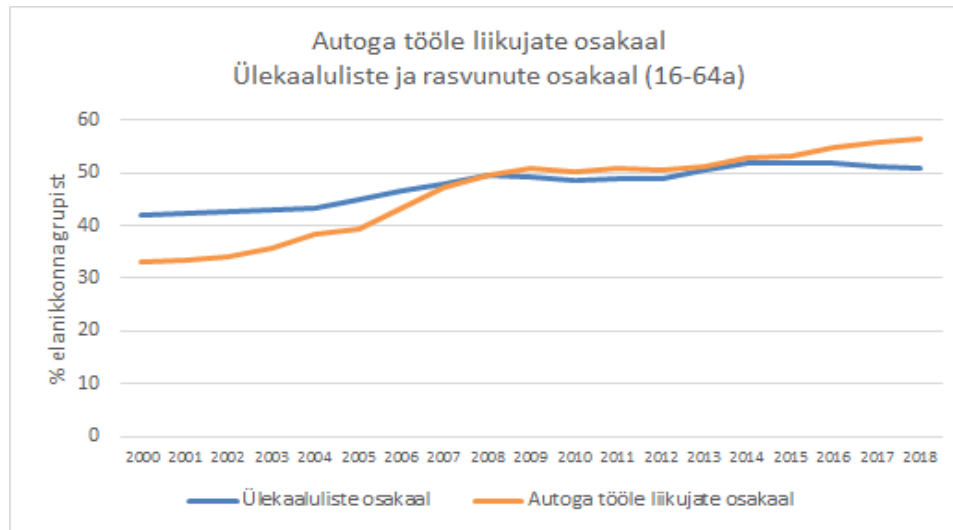


Allikas: Keskkonnaministeerium, Eesti Keskkonnauuringute Keskus

Transpordisektori kasvuhoonegaaside heide on Eestis kasvanud, peamiselt autokasutuse kasvu ning ebaökoonoomse autopargi (nii uute kui ka vanemate autode lõikes) tõttu.

Aastaks 2030 on Eestil kohustus vähendada transpordisektoris KHG heidet 13% võrreldes 2005. a tasemega. Praeguste prognooside kohaselt Eesti seda kohustust ei täida ning on oht, et Eesti peab hakkama eraldi saastekvooti ostma hakkama juba 2025. aastal. Plaanitavad riigipoolsed meetmed nagu raudtee ja parvlaevade elektrifitseerimine, biometaanibussid ja ka elektriautode toetused praegust kasvutrendi praktiliselt ei mõjuta, sest rongide, busside ja parvlaevade osa heitest on marginaalne. Eesmärkide täitmiseks on vaja nii maksumeetmeid väiksema heitega sõiduautopargi kujundamiseks kui ka investeeringuid ühistransporditeenuse, jalgsi ja jalgrattaga liikumise kvaliteedi ja ohutuse arendamiseks

Aastaks 2035 on TLAK järgi KHG heite maksimaalseks tasemeks võetud 1700 000 tonni/a



Allikas: Tervise Arengu Instituudi andmebaas; Statistikaameti tööjõu-uuring

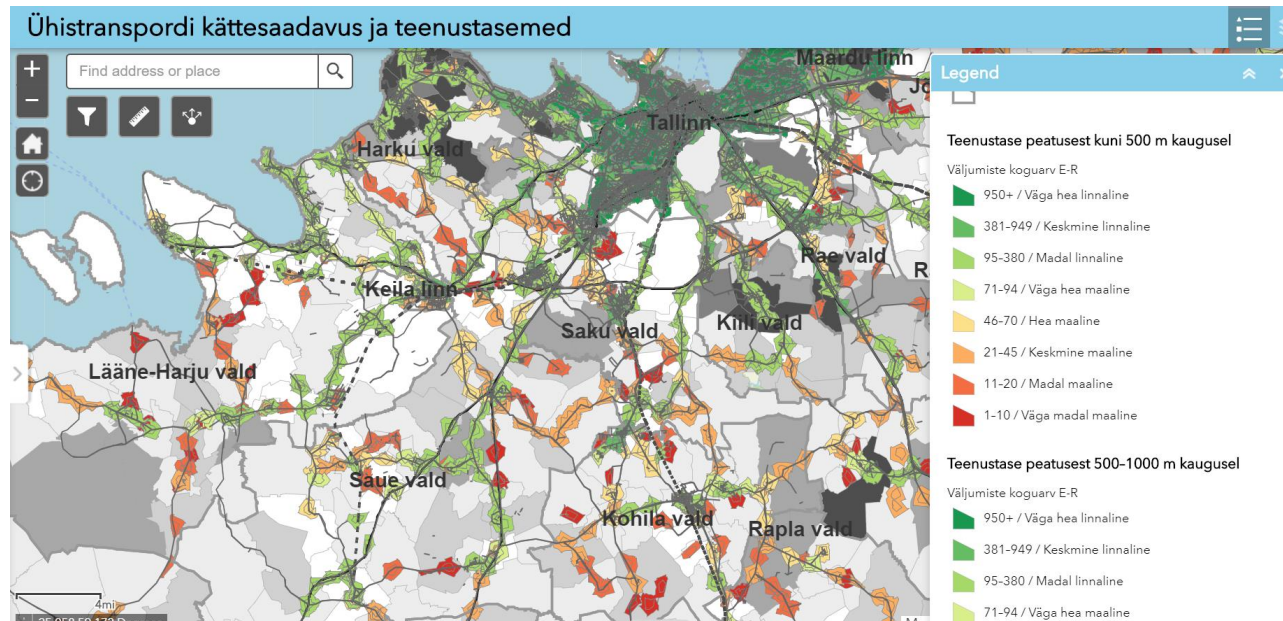
Igapäevane liikumisviiside valik mõjutab rahvatervist. Istuva eluviisi süvenemine on üks peamisi enneaegsete surmade põhjuseid. Maailma Tervishoiuorganisatsiooni poolt arendatud HEAT mudeli järgi vähendab 24 min jalgsi või rattaga liikumist enneaegse surma riski 10%.

Eesti näitel nt kui 10 000 inimest liigub jalgsi, jalgratta või ühistranspordiga tööle (keskmiselt 24 min kerget liigutamist päevas), siis välditakse sellega 7 enneaegset surma aastas, mille sotsiaalmajanduslik tulu on ca 10 miljonit eurot aastas (HEAT, Maailma Tervishoiuorganisatsioon

<https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage>)

Eestis on 18 aasta jooksul ühistranspordiga, jalgsi ning jalgrattaga tööle liikujate arv vähenenud 120 000 inimese võrra.

Aastal 2019 liikus autoga igapäevaselt tööle ligi 380 000 inimest. Kui suudame 10% autokasutajatele teha ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga liikumise atraktiivseks, siis väheneks enneaegsete surmade arv aastas 26 võrra, positiivse sotsiaal-majandusliku tuluga 260 miljonit aastas. Kui igapäevaselt autoga tööle liikujate hulk kasvab 10%, siis on enneaegseid surmasid 26 võrra rohkem.



Elu- ja töökohtade ligipääsetavus konkurentsivõimelise ühistranspordiga. Eelkõige suuremate linnapiirkondade ruumilise ja transpordisüsteemi indikaator.

Joonis. Ühistransporditeenuse kättesaadavus elanikkonnale teenindustaseme ja rahvastiku tiheduse lõikes.

Allikas: Maanteeamet <https://arcg.is/4yLGr>

LISA 2 Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035 eelnõu (november 2020) ühistranspordi puudutavate peatükkide väljavõte

Tegevussuund 2: toome ühistranspordi inimestele lähemale ning muudame selle kasutamise mugavamaks targema planeerimise

Möödikud (2035. a sihttase):

Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%

Ühistranspordi kasutajate osakaal tööl käijate hulgas, 25 %

Liikuvuspoliitikas toome ühistranspordi inimestele lähemale, muutes selle kasutamise mugavamaks, kiiremaks ja kättesaadavamaks ning kasutades selleks ühtset planeerimist, digiteerimist ning nutikamat sõiduõiguse ja piletimüügi korraldust. Toetame jalgrattaga ja jalgsi liikumist, pakkudes paremaid liikumisvõimalusi ning kasutusmugavust. Soovime kasvatada ühissõidukiga, jalgrattaga või jalgsi tööl käijate osakaalu 38%-lt 55%-le.

Taristuarenduses lähtume terviklike (transpordi)koridoride loogikast, kavandame taristut multimodaalselt ning arvestame riigikaitse vajadusi ja siseturvalisuse kaalutlusi. Arendame transpordisüsteemi säästvalt, nutikalt, kasutusmugavalt ja kulutõhusalt, lähtudes pikaajalistest plaanidest, ning muudame taristul liiklemise kõigile liiklejatele ohutumaks, ligipääsetavaks ja säästlike liikumisviiside jaoks ligitõmbavamaks (s.o lähtume sõidukita liiklejate vajadustest). Soovime vähendada 2035. aastaks liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk 30 hukkununi kolme aasta keskmisena.

Linnapiirkondades arendame omavahel ühendatud ja jagatud liikuvust soosivat keskkonda, sh loome lahendusi, mis toetavad rohkem aktiivsete liikumisviiside kasutamist ning eri transpordiliikide koostoimet, et suurendada säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

Suurendame raudteesõidukite kiirust ja ohutust ning loome uusi ühendusi, et kasvatada raudtee kui keskkonnahoidliku liikumisviisi kasutust, lisaks suuname konkureeriva alternatiivi korral nii reisi- kui ka kaubaliiklust maanteelt raudteele. Võtame eesmärgiks jõuda 2035. aastaks rongiga Tallinnast Narva ühe tunni ja neljakümne viie minutiga ning Tartusse ühe tunni ja kolmekümne minutiga. Kui raudteeliiklus tiheneb, siis vähendame selle negatiivset keskkonnamõju ida- ja lõunasuunalise raudtee elektrifitseerimisega. Loome rahvusvahelise rongiühenduse Euroopaga – Rail Baltica.

6.5. Alavaldkond „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“

Arendame linnapiirkondades ühendatud liikuvust, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside arendamisse ning lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt.

Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh arendame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi nullheitmeni, et vähendada transpordi keskkonnanajalälg.

Linnapiirkondades on oluline transporditaristu eesmärk säästva liikuvuse soodustamine, sh aktiivsete liikumisviiside kasutamine. See tähendab, et linnades ja äärelinnades on prioriteediks kergliiklus ja ühistransport (ning nende koostoime) – seda nii teedehitusel kui ka aastaringsel hooldusel. Riiklike

investeeringute ja toetuste saamisel on eelis säästva liikuvuse arengukavade⁶⁷ olemasolu omavalitsustes.

Paremini ühendatud, hästi toimiv ja ligipääsetav ühistransport

Ühistranspordi hea toimimise eeldus on ühistranspordi korralduse vajaduste arvestamine juba maakasutuse planeerimisel (planeeringud, projekteerimistingimuste andmine, ehitus- ja kasutusload, investeeringud). Nii riigi kui ka KOV maakasutuse planeerimisel tuleb senisest enam seda arvestada ning planeerimistavad sellega vastavusse viia.

Selleks, et linnapiirkondades eelistataks säästvamaid liikumisviise, tuleb suurendada ühistranspordi teenindusareaali ehk viia teenus inimestele lähemale ja ühendada peatused paremini teenustega (nt arstiabi, kaubanduskeskuste, haridus- ja noorsootöösutuste ning elu- ja töökohtadega). Samuti on oluline tervikliku/liikideülese planeerimise abil parandada eri (ühis)transpordiliikide koostoimet (nt rongid, bussid, regionaalne ühistransport, jalgratta või kergliikuri jagamise teenused jms). Ühistranspordi ühtne korraldamine võimaldab ka finantsvahendeid tõhusamalt kasutada. Transpordiliikide ja graafikute ühitamise ja parema omavahelise seostamise tulemuste võimendamiseks on vaja arendada (uusi) mugavaid ja kiireid ümberistumisi võimaldavaid sõlmpunkte. Selle juurde kuulub hästi ühendatud „Pargi ja reisi“ parklate loomine linnade⁶⁸ piirile või kaugemates sõlmpunktides paiknevatesse ühissõidukipeatustesse ja teistesse sõlmpunktidesse koos jalgratta parkimistaristuga neile, kes liiguvad hõredama asustusega tagamaalt ja linnalähedastest tiheasustatud aladelt linnadesse.

Lisaks on vaja lühendada ühistranspordi ühendusaegu. See tähendab ülejäänud liiklusest eraldatud ühistranspordi koridoride⁶⁹ arendamist, s.o luues ummikutundlikes piirkondades ühistranspordiradasid ning arendades suurlinnades kergrööbastransporti ja rakendades ühistranspordi prioriteedisüsteemi.

Toetame aktiivsete liikumisviiside kasutust

Säästva liikuvuse edendamiseks ja jalgrattakasutuse soodustamiseks tuleb välja arendada kasutajasõbralikud, funktsionaalsed ja ohutud rattateevõrgustikud linnapiirkondades⁷⁰, arvestades mh kergliikureid (tasakaaluliikur, elektritõukeratas, tavaline tõukeratas, elektriratastool jms). Seda suunda toetavad tugevalt Euroopa Liidu 2021+ finantsperiood ning sügisel 2020 avaldatav targa ja kestliku liikuvuse strateegia, kus säästva liikuvuse arendamine on üks prioriteete. Rattateevõrgustiku rajamise eesmärk on võimaldada turvalisi igapäevaliikumisi (tööle, lasteaeda, teenusteni, kooli, koju jm) ning parandada töhuga ühistranspordi kättesaadavust (aktiivsete liikumisviiside ja kiire ühistranspordi kombineerimisega). Suurema koormusega ja/või kitsamatel tänavatel on oluline eraldada liikumisviisid selgelt, nii et ka jalakäijad ja jalgratturid saaksid turvaliselt üksteisest eraldi liikuda.

Linnaliiklust tuleb rahustada tänavaruumi kujundamisega (kitsamad sõidurajad autodele, haljastus, tänavaäärne parkimine, liikluskorralduse muutmine, nt sõidukiiruste vähendamine, ühesuunalised tänavad jm). Standardid tuleb viia vastavusse aktiivseid liikumisviise soodustava linnaruumi eesmärgiga. Meeldivalt kujundatud linnaruum ja hea liikluskorraldus tagavad õige kiirusrežiimi, võimaldavad paremini ja õigel ajal märgata teisi liiklejaid ning nendega arvestada. Säästvate liikumisviiside eelistamist soodustavad ka väikse emissiooni tsoonid või muud piirangud/stiimulid linnasüdames.

Kvaliteetse liikumiskeskonna loomiseks ning autokasutusele konkurentsi pakkuvate liikuvusteenuste loomiseks ja toimimiseks on oluline luua süsteemne ülevaade ning info inimeste liikumiste, liikumiste eesmärkide ja liikumisviiside valiku põhjuste kohta.

Kvaliteetne linnaruum on uuenduslike teenuste ja konkurentsivõimelise ettevõtluse kasvulava

Linnapiirkonnad on ka ettevõtluse ja majanduse sõlmpunktid, mille hea toimivuse eeldus on inimeste, kaupade ja info liikumine. Selle tõhustamiseks ja keskkonnahoidlikkuseks on vaja katsetada ja välja töötada uusi transpordilahendusi, mis ühendaksid ühistransporditeenused, logistika, mitmeliigilise transpordi ning uued tehnoloogiad (robotid, mehitamata õhusõidukid jt).

Uuenduslike liikuvusteenuste, nagu sõidujagamine, autode ja kaubikute lühirent, jalgrataste ja elektritõukerataste ringlus, kullerteenused, makse- ja sõiduinfosüsteemide integreerimine ning ühtsete liikuvusteenuste pakettlahendused, edukus sõltub väga hästi toimivast ühistranspordi baasteenusest ja aasta läbi kõikide elanikurühmade jaoks heas seisukorras olevatest tänavatest. Uued liikuvus- ja kaubaveoteenused võimaldavad muuta liikumisviiside kombineerimise mugavamaks, kiiremaks ja ohutumaks ning vähendavad sõltuvust isiklikust autost.

Tähtis on riigi ja KOVi suutlikkus kohaneda (sh õigusruumis) uute turule tulevate liikuvusteenustega ning valmidus lõimida neid olemasolevasse transpordisüsteemi, keskendudes sõidukite liikumise asemel inimeste ja kaupade liikumisele ning ligipääsetavusele. Samal ajal tuleb arvestada, et uued transpordi- ja logistikatehnoloogiad võivad lahendada praeguseid liikuvuse ja keskkonnaga seotud probleeme, kuid samas tekitada ka uusi lahendamist vajavaid kitsaskohti.

Tegevussuund 2. Liikuvus kui teenus. Üleriigiline, ühendatud ühistransport

Liikuvuse korraldamise üldpõhimõtted

Liikuvuspoliitika keskne eesmärk on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Selle saavutamiseks on kõige tähtsam muuta kogu reisijateekond mugavamaks ja kiiremaks. See hõlmab ühistranspordipeatuste juurdepääsetavust (sh teekonda jalgsi, jalgratta, autoga peatusesse), ühistranspordiliinide toimivust, ümberistumisaegade mõistlikkust (graafikute ühildamine) jms, et pakkuda sõiduautole võimalikult head alternatiivi. Muu hulgas tuleb vaadata kaugemale nn traditsioonilisest ühistranspordist, põimides nt rattaringluse ühistranspordiga ühtseks tervikteenuseks, laiendades seeläbi ühistranspordi efektiivset teeninduspiirkonda.

Teenuste hankimise põhimõtted

Raudteel Eesti-siseste ühistranspordiühenduste tarbeks sõlmitakse reisirongide puhul otselepingud, kuni otsustatakse praegune veeremipark asendada uue veeremiga, millega koos kaalutakse riigihanke tulemusena operaatori valimine.

Riigihangete planeerimisel tuleb eelistada energiasäästlike ja keskkonnahoidlikku kütust tarbivate sõiduvahendite kasutamist, mis aitab saavutada riigi keskkonna-, kliima- ja energiatõhususe eesmärgi, ehk vähendada ühistranspordi keskkonnajalajälge. Riigisektor näitab keskkonnahoidliku käitumisega transpordi korraldamisel ja eri transpordiliikide kasutamisel eeskuju (nt keskkonnahoidlike hangete kaudu jne). Sellele aitavad kaasa nii keskkonnahoidlike maanteeõidukite direktiivi⁷⁴ alusel

rakendatavad keskkonnahoidlikud maantee sõidukite hanked kui ka era- ja äri sektor, kes saaksid luua sünergiat riigi seatud eesmärkidega.

Viime kogu Eesti avalikult korraldatud bussitranspordi üle taastuenergiale⁷⁵ keskkonnahoidlike ühistranspordihangete kaudu. Linnades toetame alternatiivkütuste kasutuselevõttu tervikuna aastani 2024 koos elektribusside laadimistaristuga. Pärast 2025. aastat kasutame aina rohkem turutingimustele vastavat ja konkurentsivõimelist tehnoloogiat, mis toetust enam niivõrd ei vaja. Tagame keskkonnahoidlike maantee sõidukite osatähtsuse kasvu avaliku sektori hangetes, et toetada vähese heitmega liikuvust.

Samuti tuleb soodustada järjepidevat üleminekut sõiduvahenditele, mis on sobilikud üldise ligipääsetavuse tagamiseks, sh erivajadustega inimeste teenindamiseks, ning ümbritseva taristu, infoedastuse jms universaalseks kujundamiseks. Eesmärk on toetada ka uudseid lahendusi ja soodustada nutilahenduste kasutuselevõttu riigihangete tingimuste kaudu. Vähendame ühistranspordi keskkonnajalajälge.

7.1. Alavaldkond „Efektiivselt ja kvaliteetselt korraldatud ühistransport“

Ühistranspordi kvaliteet, ühenduskindlus ja -aeg on ühtlasi kõige olulisemad tegurid, mis mõjutavad inimest otsustama ühistranspordi kasuks ning loobuma isikliku sõiduauto kasutamisest. Eesmärk ei ole ainult ühistranspordi kasutajate absoluutarvu kasvatada, vaid suurendada ühistranspordi kasutamise osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega, st peaks toimuma modaalnihe. Peamine fookus on ühistranspordis igapäevaste (tööle ja kooli) liikumiste osakaalu suurendamine ja linnadevaheliste ühenduste arendamine (vähendades ühistranspordi ühendusaega suuremate linnade vahel), nt tagades eriliiki ühistranspordi parema ühendamise ja koostoime (nt bussiliinid ja rongiühendused).

Ühistransporditeenuse ja -taristu arendamisel tuleb lähtuda maakonnaplaneeringutes kavandatud keskuste võrgustikust, et siduda keskusi omavahel ja selle tagamaaga.

Jagatud liikuvuse edendamine

Eesmärk on kujundada säästvat arengut toetavaid väärtushinnanguid, suurendada teadlikkust ning arendada nendele põhimõtetele vastavaid liikuvusvõimalusi. Autoliiklusele suunatud teede eelisarendamine võib olla põhjendatud hajaasustusega piirkondades, kus ühistranspordi ühendusi või kergliiklusteid pole mõistlik luua. Sealjuures on oluline suunata autokasutajaid reise jagama. Riigi roll on olla suunanäitaja ja andmete pakkuja, et erasektor saaks arendada eri liikuvusteenuseid.

Hajaasustuses, kus pole majanduslikult otstarbekas traditsioonilist ühistransporti arendada, lahendatakse võimalusel ühiskondlik transport nõudluspõhise transpordiga, mis on kättesaadav kõikidele ühiskonnarühmadele ning tagades kõikidele inimestele liikuvuse. Töötatakse selle nimel, et tekitada suuremat sünergiat sotsiaal- ja tavatranspordi vahel, et kasutada olemasolevat sõidukiparki ning teenuseid optimaalsemalt. Analüüsitakse võimalusi nõudluspõhise transpordi sünergiateks ka koolitranspordiga. Samuti arendatakse „Pargi ja reisi“ süsteemi, soodustades veelgi ettevõtte kiirete rongiühendustele ja n-ö magistraalliinidele. Ühistransporditeenus ja selle korraldus peab olema piisavalt hea, et ka ettevõtte ja asutused eelistaksid asukohavalikul väga hea ühistransporditeenusega piirkondi. Riik soodustab (nt õiguskeskkonna kaudu) ühistranspordiga töölkäimise korraldamist ka siis, kui seda soovib teha ettevõtte oma töötajatele.

7.2. Alavaldkond „Kõiki ühistranspordiliike hõlmav piletimüügisüsteem“

Kasutajakogemuse parandamiseks on üks olulisemaid tegevusi piletimüügi nüüdisajastamine – luua ühtne üle-eestiline piletimüügisüsteem⁷⁸, kus samu piletitooteid/kanaleid on võimalik kasutada nii avalikel kui ka kommertsliinidel sõltumata transpordiliigist⁷⁹ (nt bussis, rongis ristkasutatavad piletid). Samuti on eesmärk piletimüügi turu avamine ehk edasimüügi, piletitoodete ja tellimuspõhiste multimodaalsete lahenduste võimaldamine.

Ühistransport peab olema taskukohane vähese sissetulekuga inimestele, kuid atraktiivne ka kõrgemapalgalistele. Seetõttu oleks mõistlik koos ühtse piletimüügisüsteemiga minna üle ka paindlikumale hinnastamisele, pakkudes soodustusi neile, kes seda vajavad. Paketistatud (nt tsoonipõhised) ja üle-eestiliselt korraldatud ühistranspordipiletid pakuvad palju eeliseid, mh stabiilne tulubaas ning suurem potentsiaal teenuse kvaliteedi parandamiseks üle kogu riigi, ehk võimalust kasutada piletitulu ühendussageduste ja teenuse kvaliteedi parandamiseks. Tuleb kaaluda tõhusamate hinnastrateegiate kasutuselevõttu, soodustades koostööd liikuvusteenuste pakkujatega dünaamilisemate piletitoodete turuletoomiseks, mis vastaksid paremini nõudlusele. Turismi toetamiseks tuleb uurida võimalusi minna üle ühtsele piletisüsteemile naaberriikide, -regioonide või -linnadega, nagu Tallinna-Helsingi piletisüsteemi võimalikult lai ühildamine.

Oluline on ühistranspordi jätkuv toetamine üle-eestiliselt riigieelarvest, et tagada piisavad liikumisvõimalused, fookusega parandada ühistranspordi kättesaadavust, teenuse taset ja positiivset kasutajakogemust. Reisijatele on üheks olulisemaks aspektiks ühistranspordi selge korraldus. Ühtselt korraldatud piletimüügisüsteem ja koostöö eri transpordiliikide vahel aitab kasutajal paremini ühildada eri liikumisviise. See suurendab paindlikkust ühistranspordi rahastamisel. Oluline on vältida olukorda, kus majanduslikult rasketel aegadel võib tekkida surve ühistranspordi eelarve kärbeteks, mis kahjustaks kogu teenuse pakkumist ja kvaliteeti. Peab säilima paindlikkus investeerida nii liinivõrgu ja ühistranspordilahendite uuendusse kui ka teenuse, sh taristu, arendamisse.

7.3. Alavaldkond „Innovatiivsed liikuvusteenused“

Võtame kasutusele isejuhtiva ühistranspordi, kui selle tasuvus on parem võrreldes nn traditsioonilise ühistranspordiga ning kui on tagatud teenuse toimepidevus ja konkurentsivõime, et teenindada mh äärelinnasid. Toetame sellekohast teadus- ja arendustegevust. Töötame välja lahenduse, kuidas efektiivsemalt haarata hajaasustatud piirkondade elanikke ühistransporti jagatud viimase miili transpordi kasutamise kaudu, millega teenindada ühistranspordi põhiliine.

Pakirobotite, velocargo, linnadroonide (mehitamata õhusõidukite) ja volokopterite uurimine, katsetamine ja võimalusel ka rakendamine nii pakkide kui ka inimeste veoks linnas. Samas tuleb pöörata tähelepanu sellele, et uute viiside lisandumisel ei muutuks liikumine ohtlikumaks ja et linnaruumi ei tekiks juurde liigset müra, energiatarbimist jmt.

Toetame teadus- ja arendustöö kaudu täiesti uut liiki transpordilahenduste (nt Hyperloop) rajamise võimaluste uurimist ja tehnoloogiat katsetusi.

7.4. Alavaldkond „Transpordi ja liikuvuse riiklik korraldus“

Tervikliku transpordiliikide ülese strateegilise visiooni elluviimiseks on vaja muuta ka riigi transpordikorraldust ja selle poliitika elluviimise tasandit.

Arengukavas kirjeldatud strateegilistest eesmärkidest lähtuva ja tulemuslikuma juhtimise jaoks on transpordivaldkonda perspektiivikas rahastada ja korraldada transpordiliikide üleselt.

Kui seni on maanteed, raudteede, mere- ja lennustranspordi ning nende investeeringuid eraldiseisvalt korraldatud ja rahastatud, siis transpordiliikide ülene lähenemine loob võimaluse terviklikuks ja paremaks planeerimiseks ning efektiivsemaks transpordi korralduseks, koondades liikuvusteenused ja taristuinvesteeringute kavandamise ühte ametisse (Transpordiamet⁸¹). Kui esmane kasu avalikule sektorile asutuste⁸² ühendamisel on pigem seotud tugifunktsioonide liitmisest tuleneva mastaabisäästuga, siis pikemas perspektiivis väljendub võit kulutõhusamates investeeringuotsustes, mis kasutaja vaates väljendub maksumaksja raha efektiivsemas kasutuses. Taoline institutsiooniline muudatus on kavas ellu kutsuda järk-järgult aastatel 2021–2023.

Riiklikku ühistranspordi korraldatakse ja ühistranspordi planeerimist koordineeritakse keskselt Transpordiametist. Regionaalse liikuvuskorraldusega seotud tegevuste eesmärk on lihtsustada omavalitsuse ja maakondade piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise (aktiivsed liikumisviisid, rongid, bussid, trammid, parvlaevad jne), mis aitavad luua olukorra, kus eri ühistranspordiliigid ei konkureeri omavahel, vaid täiendavad üksteist ning pakuvad alternatiivi isiklikule sõiduautole⁸³. Et ühistranspordi paremini korraldada, töötame välja ühise ühistranspordi juhtimis-, finantseerimis- ja planeerimismudeli, mis aitab suurendada ühistranspordi konkurentsivõimet. Kasvatame ühistranspordi sõitjate arvu 300 miljonini (2020. aastal 212 mln).

Linnapiirkondades tagatakse ühistranspordi sujuv korraldus ühiste koostöömodelite abil (sh tellimine, rahastamine), et tõhusamalt kasutada ühistranspordi korraldamise eelarvet, ühildada graafikuid, tagada parem koordinatsioon eri transpordiliikide vahel ning seeläbi vähendada sõiduautoga tehtava pendelrände osakaalu.

Ühistransporditeenuse kvaliteedi parandamiseks tuleb kaaluda ühistranspordikeskuste (ÜTK) ja teiste ühistranspordikorraldajate liitmist ühtseteks organisatsioonideks. Lisaks on praegused ÜTKd liiga väikesed, puudub tugipersonal ja inimvara ühtse ühistranspordisüsteemi arendamiseks. Ühendatud ÜTKde puhul on vajalik ka eraldi arendustegevuse rahastamine, mitte ainult opereerimise korraldamiseks tegelemine.

Transpordiameti loomisele järgneva sammuna tasub kaaluda, kas anda avaliku sektori pakutavaid teenuseid üha enam riigi äriühingutele, et tõhustada varahalduspõhimõtteid ja juhtimiskorraldust. Võimalik kasu võiks võrreldes praeguse korraldusmodeliga seisneda riigi äriühingu võimekuses projekte kiiremini ellu viia, kasutades põhimõtet „Kasutaja maksab“. St, kui riigi äriühing suudab katta rohkem kui 50% oma kuludest enda teenitavate tuludega (nt transporditaristu kasutustasud), on võimalik kajastada ettevõtja kohustusi väljaspool riigi bilanssi ehk viia ellu projekte, kaasates erakapitali kiiremini, kui muidu oleks võimalik riigieelarve ja laenukoormuse piirangute tõttu

Antud juhtimiskorraldust saab rakendada, kui on loodud seda toetav transpordivaldkonna maksupoliitika. Esimestel arengukava aastatel tuleb seega uuringutega välja selgitada, kas ja millistel tingimustel oleks nt riigiteede valdusettevõtte võimeline katma vähemalt 50% oma kuludest tuludega, sh mida see tähendaks maksupoliitiliselt ehk milliseid ümberkorraldusi tuleks selle rakendamiseks ellu viia. Lisaks peavad nimetatud uuringud sisaldama mõjuanalüüsi ja korralduslikke ettepanekuid, kuidas toimub poliitika väljatöötamine ning milline institutsioon vastutab konkreetse osa eest. Sealhulgas peab väljatöötatud taristu haldamise ja korraldamise mudel hõlmama kõiki transpordiliike.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kanda jääks eelkõige transpordiliikide ülese strateegilise koordineerimisüksuse ning poliitikasuundade ja vajalike õigusaktide väljatöötaja roll. Transpordiamet planeeriks mh taristuhaldajatelt ja liikuvusteenuste pakkujatelt saadud sisendi põhjal

vajalikke sekkumisi (nt ühistranspordi korralduses) ja investeringuid ning koordineeriks liikuvusteenuseid. Kaaluda tuleks ministeeriumi horisontaalse transpordiplaneerimise ja -analüütika ressursi kasvatamist, parandades sisulist kompetentsi ja tekitades ministeeriumisse vastava struktuuriüksuse⁸⁶. Transpordiameti protsessiga samal ajal analüüsime raudteehalduse võimalikke korraldusmudeleid (sh arvestades Rail Balticat), pidades silmas sünergiaid teiste transpordiliikidega ja lähtudes efektiivsest varahalduspõhimõttest.

Tegevuste kavandamisel kaasab ministeerium eri huvirühmi, riiklikke institutsioone ja ka kohalikke omavalitsusi. Kaasamise tulemusel sõnastatakse vastastikused ootused, aga ka see, milliseid kohustusi ja mis tingimustel pooled võtavad, et ühised eesmärgid täita (nt kasvuhoonegaaside heitmeid ei saa riik üksi vähendada).

Selleks, et saaks teha eesmärkide täitmiseks vajalikke teadmuspõhiseid otsuseid, peab transpordisüsteemi kujundamisega seotud avaliku sektori osalistel olema võimekus tõlgendada maailma parimat praktikat ning seda Eesti jaoks kohandada ja rakendada, kaasates vajaduse korral teadusasutusi. Teaduspõhiste lahenduste väljatöötamise võimaldamiseks peab kasutada olema optimaalne hulk piisava kvaliteediga algandmeid.

ⁱ Vastavalt https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj