



TRANSPORDIAMET



Tasuta sõiduõiguse ja 2017-2019 a maakonnaliinide ümberkorralduste mõju analüüs

TASUTA

Sisukord

Kokkuvõte ja soovitused	3
1. Sissejuhatus.....	6
1.1. Uuringu eesmärk, ülesehitus ja lähteandmed	6
1.2. Maakonnaliinide ümberkorralduse ja tasuta sõidu eesmärgid	6
2. Mõju sõitjate arvule ja elanikkonna liikuvusele	8
2.1 Sõitjate arvu muutus Eesti ühistranspordis 2001-2019	8
2.2 Sõitjate arvu ja teenusemahu muutused 2017-2019 regionaalses ühistranspordis	9
2.3 Kes on olnud maakonnaliinidel täiendav reisija?.....	12
2.4 Mõju kodu-töö liikumiste peamisele liikumisviisile	13
2.5 Liikumisviisi muutused hõivatute sissetulekukvartiilide lõikes	17
2.6 Leibkondade kulutused liikuvusele	20
3. Maakonnaliinide veoteenuse rahastamise analüüs 2017-2019	22
3.1 Veoteenuse kulude ja rahastamisallikate muutused	22
3.2 Liinimahu ning riigieelarve toetuse muutus liinikilomeetri ja reisija kohta.....	23
4. Maakondliku ühistranspordi korraldamis- ja halduskulud ja rahastamine 2017-2019	24
4.1 Ühistranspordikeskuste korralduskulude ja rahastamisallikate muutused.....	24
4.2 Ühistranspordikeskuste korraldamise kulud	25
4.3 Ühistranspordikeskuste tegevuse tähelepanekud	26
5. Ekspertide hinnang tasuta ühistranspordile ja maakonnaliinide ümberkorraldusele	27
Lisad.....	28

Kokkuvõte ja soovitused

2018. a juulist on kõigil inimestel tasuta sõiduõigus 11 maakonna avalikel maakonnabussiliinidel, neljas maakonnas (Harju-, Rapla-, Pärnu-, Lääne-Virumaa) saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased, samuti on tasulistele sõitjatele kehtestatud soodsamad kuupiletid. Lisaks piletihinna muutustele on avalike maakonnaliinide veomahtu suurendatud 20%, kuid arvestades kommertsliinide osalise sulgemise ja sellest tingitud veomahu vähenemisega oli maakonna- ja kaugliinide veomaht aastal 2019 8% suurem kui 2017. a.

Avalike maakonnaliinide kasutajate arv on perioodil 2017-2019 kasvanud 30%, reisirongide kasutajate arv 13%, samas on vähenenud kommertsmaakonnaliinide sõitjate arv 32%, kaugliinide kasutajate arv 5% - andes regionaalse ühistranspordi sõitjate arvu kasvuks tervikuna 13%. Sõitjate arva maakonnaliinidel kasvas nn tasuta maakondades 19% ja pooltasuta maakondades 15%. Nelja pooltasuta maakonnaliinide sõitjate arv on kasvanud 1,66 miljoni ning tasuta maakondade sõitjate arv 2 miljoni võrra.. Pooltasuta maakondades on oluliselt sõitjate arvu kasvu mõjutanud täiendava ühistransporditeenuse pakkumine – kuigi osa maakonna kommertsliine suleti, siis on pooltasuta maakondades liiniveomaht tervikuna kasvanud 19,6% ja tasuta maakondades 9%.

Tasuta sõiduõigus on parandanud eelkõige eakate ja kooliõpilaste liikumisvõimalusi. Harjumaa piletimüügi andmetest ilmneb, et täiendavad kasutajad on eelkõige õpilased ja pensionärid. Enamus maakondades pensionäridele ja ka õpilastele sõidusoodustused varasemalt üldse puudusid ning liinivõrku on aastaid kujundatud koolide ja sotsiaalse taristu ühendusi silmas pidades.

Viimase 3 aasta jooksul pole kodu-töö liikumisviiside jaotuses olulisi muutusi toimunud, samas linnalistes asulates võib viimase 2 a jooksul täheldada kerget autoga liikumiste osakaalu langust. Maalistes asulates on autokasutuse osakaal jätkuvalt kasvutrendil, ühistranspordi osakaalus ja ühistranspordiga tööle liikujate absoluutarvus muutust praktiliselt pole toimunud. Viie Eesti regiooni lõikes on üldjoontes ühistranspordi osakaal püsinud sama, veidi langust on võimalik täheldada nii Harjumaa (ilma Tallinnata) kui ka Kirde-Eesti hõivatute hulgas.

Keskmisest madalamapalgalisel sõidavad tööle järjest rohkem autoga. Keskmisest kõrgema palgaga hõivatute autokasutuse osakaal on olnud viimased 7 aastat väga kõrge, kuid autokasutuse osakaal on hakanud veidi vähenema ning ühistranspordiga tööle liikumise osakaal veidi kasvama. Eriti torkab autokasutuse vähenemine silma Harjumaa ja Tallinna keskmisest kõige kõrgemapalgaliste hulgas, kus autokasutuse osakaal on vähenenud 3 aasta jooksul 5%-punkti võrra (vt Joonis 16-17), osa nendest liikumistest on siirdunud nii ühistransporti kui ka jalgsi, jalgrattaga ning kodus töötamisele.

Ühistranspordikulude osakaal leibkonna kuludes ei ole kasvanud, küll aga on kasvanud kogukulud transpordile nii linnalise kui maalise piirkonna elanikele. Keskmisest madalama sissetulekuga leibkondade eelarves ei moodustanud ühistranspordiga seotud kulud ei enne 2018. a ega ka pärast olulist osa kogukuludest. I ja II tulukvintili (keskmisest väiksem sissetulek) kulud ühistranspordile on küll vähenenud, kuid samas on oluliselt kasvanud kulutused kütusele ja sõidukite soetamisele/remondile, mis kattub eelpooltoodud madalama sissetulekuga hõivatute autokasutuse osakaalu suurenemisega. St et soodsam või tasuta ühistransport ei ole vähendanud madalama sissetulekuga leibkondade kulutusi transpordile.

Vaatamata tasuta ja soodsamale maakonna bussiteenusele on regionaalse ja kohaliku ühistranspordi riskikasutus Eesti rahvaarvult suurima regiooni, Harjumaa, linnaliinide, rongide ja maakonnabusside puhul 20-62 aastastele ühistranspordikasutajatele väga kulukas. Nt Harjumaal kolmes tsoonis igapäevaselt maakonnabusse, ronge ja linnaliine kasutada soovivale Harjumaa elanikule maksab 2

teenusepakkuja ühiskuupileti ja 1 eraldi kuupileti puhul ühistransport 103 € kuus (www.pilet.ee), ning see ei sisalda kommertsliinide kasutamise võimalust. Harjumaal kõikide regionaalsete ja Tallinna ühistransporditeenuste ühtne piletitariifisüsteem, mis võimaldaks kõikide ühistransporditeenuste mugavat ristikasutamist, puudub. Näiteks Helsingi regioonis, kus kõik regionaalsed ja kohalikud liinid on ühtses piletisüsteemis, maksab sarnast piirkonda kattev 3 tsooni kuupilet täiskasvanule 97 € (õpilastele ja eakatele hind ca 50% soodsam) ning piletituludega kaetakse ligi pool ühistransporditeenuse osutamise kuludest. Elukalliduselt on samas Helsingi ca 37% kallim kui Tallinn.

Tasuta ja nn pooltasuta maakondade võrdluses saab tõdeda, et positiivsed mõjud nagu eakate ja kooliõpilaste parem liikuvus on võimalik saavutada ka tasulise süsteemi ja piletitulu säilitamisega – kasutajale on oluline teenuse kättesaadavus, graafikute tihedus, sobivad marsruudid, ühenduskiirus ja taskukohane piletihind kogu ühistranspordisüsteemis, sh samasse piletitariifisüsteemi kuuluva teenuse maht.

Kulud riigieelarvele on seoses tasuta sõiduõiguse rakendamisega suurenenud 2017. a võrreldes 2019. aastaga 106% (olles 2017. aastal 19 969 000 € ning 2019. aastal 41 092 000 €). Veoteenuse eest makstava riigieelarve dotatsiooni kasvu mõjutajad on olnud liinimahtude suurenemine, kohalike omavalitsuste osaluse vähenemine ning saamata jäänud piletitulu kompenseerimine. Veoteenuse eest makstava dotatsiooni tõus ei ole liikunud proportsioonis reisijate arvu tõusuga ega auto kasutajate arvu soovitud langusega.

Seoses maavalitsuste likvideerimisega on valdav osa kohalikke omavalitsusi astunud ühistranspordikeskuste liikmeteks, omades seal enamusotsustusõigust. Seoses tasuta sõiduõiguse rakendamisega maakonnaliinidel ei kompenseeri kohalikud omavalitsused õpilaste sõitude eest, mistõttu KOVide osalus maakonnaliinide rahastamisel on langenud 3 247 000 eurolt (9% kogukuludest) 2017. aastal 595 000 eurole 2019. aastal (1% kogukuludest).

Järeldused ja soovitused

Ühistranspordi kasutajale on oluline soodne hind ja hea tervikteenus. 0-pilet ei motiveeri auto asemel igapäevasteks kodu-töö sõitudeks ühistransporti kasutama kui teenus ei vasta vajadusele. Erinevate ÜT teenuste ristikasutus on Harjumaal jätkuvalt üks Euroopa kallimaid.

- Maakonnaliinide kasutamise hind oli enne 2018. a muudatusi kasutajale võrdlemisi kallis, vähestes maakondades olid soodustused eakatele. KOV-ide poolt kompenseeriti õpilaste sõitmised. Mõni KOV kompenseeris kaks sõitu koolipäevadel, mõned KOV-id leppisid vedajaga kokku fikseeritud summa. 0-pilet on oluliselt soodustanud kooliõpilaste ja eakate liikuvust maapiirkondades ja väikelinnades.
- Koolid, maakonnakeskused, teenused on võrdlemisi hästi maakonnaliinidega teenindatud. Samas on uued töökohad tekkinud kohtadesse, mis on võrdlemisi kehvemini ühistranspordiga kättesaadavad. Seetõttu pole praegune ÜT teenus paljudele igapäevase kodu-töö liikumiste jaoks rahuldav.
- Leibkonna kulutused liikuvusele on suurenenud tööelise elanikkonna autost sõltuvuse kasvu tõttu, eriti maapiirkondades ja keskmisest madalamapalgaliste hulgas. Kui ÜT teenus ei vasta vajadustele ei motiveeri 0-pilet tööle liikujaid auto asemel bussi kasutama.
- Pool Eesti elanike liikumistest toimub Harjumaal. Tööelisele harjumaalasele on maakonnabuss+Elron+linnaliinide igapäevast ristikasutust võimaldavad kuupiletite hind kokku jätkuvalt kallim kui sarnase regiooni kuupilet Helsingis, Pariisis või Prahast. Eesti pealinnaregiooni ühistranspordi hind on elanikule üks Euroopa kallimaid.

- Rohkem on tähelepanu vaja pöörata töökohtade ÜT kättesaadavuse, kiirete ühenduste arendamisele ning maakonnaliinide, kiire reisirongi, kaugliinide ja kohalike liinide ühilduvusele.
- Nn pooltasuta maakondade kogemus näitab, et rohkem ühistransporditeenust koos soodsate piletite (sh. linna ja maakonnaliinide ühtne kuupilet) ja õpilaste ja eakate soodsa/tasuta sõiduõigusega toob ÜT kasutajaid juurde koos piletitulu säilitamisega.
- Ühistranspordi kasutajale parema teenuse pakkumiseks on vaja arendada ühtset maakonnabuss+Elron+linnaliinide teenust, hinnastamist ja rahastamist suuremate toimepiirkondade tasemel (4 regiooni) (ühtne soodne piletitariifisüsteem, liinivõrk, ettevedu sagedastele ja kiiretele põhiliinidel).
- Arendada ühtset üle-eestilist ühistranspordi kasutajate ja nõudluse statistika kogumist, haldamist, andmete kvaliteeti ühistranspordi liigist või omandivormist sõltumata, selleks et muutuste ja tegevuste mõjusid süsteemselt hinnata ja teadmispõhiselt ühistransporditeenust arendada.

Riigi, kohalike omavalitsuste ja kasutajate roll ühistransporditeenuse rahastamisel

- **Praegune ja planeeritud riigieelarvest eraldatav ühistranspordi veoteenuste toetuste maht on vajalik säilitada** "Transpordi ja liikuvuse arengukava 2035", rohepöörde jt riigi arengustrateegiate eesmärgi arvestades. Ühistranspordi rakenduskava järgi peaks ühistranspordiga liikujate osakaalu tõstmiseks regionaalsete bussiliinide sõitjate arv kümne aastaga kasvama ligi 40% ja rongisõitjate arv ligi 90%.
- **Lisarahastust väga heal tasemel, taskukohasele ja ligipääsetavale ühistranspordisüsteemile on vaja nii riigi, kohalike omavalitsuste kui ka maksevõimeliste transpordisüsteemi kasutajate poolt.** Ühistransporditeenuse hinnastamist on võimalik kujundada nii, et tasuta sõiduõigus on neil, kes seda kõige rohkem vajavad, kuid samas arendatakse uus ühtne piletitariifisüsteem, mis võimaldab pakkuda taskukohast, jätkusuutlikku ja paremat ühistransporditeenust tervikuna. Eesmärk ei peaks kindlasti olema 2018-eelse olukorra taastamine. Ühistransporditeenuse ja selle kättesaadavuse arendamise täiendav rahastamise allikaks saaks olla ka sõiduaudode CO₂-põhine maksustamine ja Tallinna piirkonna ummikumaks, mis motiveeriks nii väiksema heitega sõiduaudode ja ühistranspordi eelistamist kui ka vähendaks pikemas perspektiivis maksumaksjate kulutusi liikuvusele, kütusele.
- Ühistranspordikeskuste rahastamise ja korraldamise osas on põhilised soovitusel andnud Riigikontrolli audit „Maakondlik ühistransport“¹, mis tõi probleemina välja ühtsete ühistranspordikeskuste ja liinide rahastamispõhimõtete puudumise ja kohalike omavalitsuste ebavõrdse kohtlemise ning soovitas „**töötada välja maakondliku ühistranspordi korraldamiseks ühistranspordikeskuste rahastamise ja raha otstarbeka kasutamise selged reeglid, korraldada või luua uued ühistranspordi andmeid koondavad infosüsteemid ning rakendada ühtne üleriigiline piletikorraldus**“.
- Regionaalse ühistranspordi koostöö, korralduse ja finantseerimise paremate lahenduste väljatöötamiseks soovitame jätkata Harjumaa ühistranspordi ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüsi järeluste elluviimisega ja teistele regioonidele sobivate kootöömudelite väljatöötamisega ning elanike maksevalmiduse selgitamisega.

¹<https://www.riigikontroll.ee/Riigikontrollipublikatsioonid/Auditaruanded/tabid/206/Audit/2521/AuditId/465/language/et-EE/Default.aspx>

1. Sissejuhatus

1.1. Uuringu eesmärk, ülesehitus ja lähteandmed

Käesoleva uuringu eesmärk on hinnata 2018. a maakonna avalike bussiliinide rahastamise ja korraldamise ümberkorralduste ning tasuta ja soodsama maakonnaliinide mõjusid sõitjate arvule, riigieelarvele, teenuse kättesaadavusele ning erinevate elanikkonna gruppide liikuvusele ja leibkondade kulutustele.

Muutuste mõju analüüsimiseks vaatlesime esmalt maakonnaliinide rolli kogu Eesti ühistranspordi sõitjate arvu muutuses. Teiseks vaatlesime lähemalt muutusi avaliku eelarve toetusega ja kommertsalustel toimivate maakonnaliinide, kommertsalustel toimivate kaugliinide ning rongiliinide teenuse pakkumise ja kasutajate arvu muutuses. Kolmandaks vaatlesime lähemalt tööga hõivatud elanikkonna peamise tööle liikumisviisi muutusi kogu Eesti linnalises, maalises asulas ning viie regiooni lõikes. Neljandaks vaatlesime muutusi erineva sissetuleku tasemega hõivatute liikumisviisides ja transpordile tehtud kulutuste muutusi erinevate piirkondade ja tulutasemetega leibkonnagruppides. Viiendaks vaatlesime kulude muutusi maakonnaliinide veoteenuse ja korraldamise (ÜTKd) rahastamises.

Lähteandmetena on kasutatud maakonnaliinide piletisüsteemi andmeid, ühistranspordikeskuste aruandeid, Elroni sõitjate andmeid ning Statistikaameti ühistranspordikasutajate, leibkonna- ja tööjõu-uuringute statistikat. Analüüsi viisid läbi Transpordiameti Strateegilise planeerimise osakond ja Ühistranspordi osakond.

1.2. Maakonnaliinide ümberkorralduse ja tasuta sõidu eesmärgid

Viimase kolme aasta jooksul on muutunud maakonnabussiliinide piletihinnad, piletisoodustuste andmise põhimõtted ning nii avalike kui ka kommertsliinide veomahud. 2018. a juulist on kõigil inimestel tasuta sõiduõigus 11 maakonna avalikust eelarvest toetatavatel maakonnabussiliinidel. 4 maakonna avalikel bussiliinidel (Harju-, Rapla-, Pärnu-, Lääne-Virumaa) saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased, lisaks on tasulistele sõitjatele kehtestatud soodsamad kuupiletid. Tasuta sõiduõigus ei laiene kommertsliinidel sõitvatele maakonna ja kaugliinibussidele, laevadele, lennukitele, rongidele ega kohalike omavalitsuste poolt korraldatavatele liinidele (va seaduses toodud erandjuhtudel)².

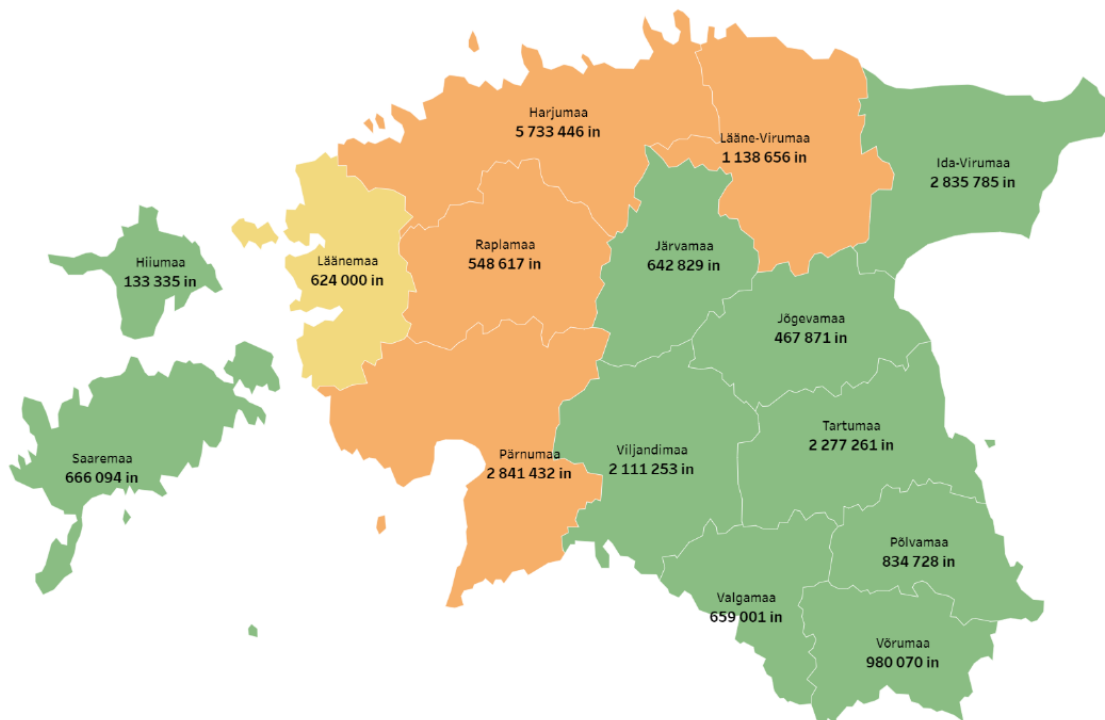
Jüri Ratase esimese valitsuse majandus- ja taristuminister Kadri Simsoni initsiatiivil rakendatud tasuta maakondliku ühistranspordi põhieesmärk on välja toodud ka Vabariigi Valitsuse tegevuskavas. Selle kohaselt on oluline võimaldada maapiirkondade elanikel pääseda ligi nii töökohtadele kui ka eluks vajalikele teenustele, ilma et sellega kaasneksid kulud, mis moodustaksid märkimisväärse osa palgast. Tasuta maakonnaliinidele ülemineku poliitiline otsus tehti „Vabariigi valitsuse tegevusprogrammiga 2016-2019“³. Tegevus on toodud programmi „VIII Kohalikud omavalitsused ja regionaalpoliitika“ tegevuste all, mille peamised eesmärgid on seotud KOV tulubaasi ja otsustusõiguse suurendamisega.

² <https://www.mnt.ee/et/uhistransport/tasuta-soiduõigus-uhistranspordis>

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/329122016001>

- „8.4 Anname maakondliku ühistranspordi korralduse koos tänase dotatsiooni ja täiendavate vahenditega üle kohalikele ühistranspordikeskustele või kohalikele omavalitsustele.“*
- Avalike maakonnaliinide tasuta sõidu õiguse ja bussidesse validaatorite soetamise projekti elluviimine.
 - Maakondliku ühistranspordi regioonipõhisele juhtimisele ülemineku täpsustatud kava (tulenevalt haldusreformist).

Transpordiameti [KKK tasuta ühistranspordi teemadel](#) selgitab, et selle kohaselt on oluline võimaldada maapiirkondade elanikel pääseda ligi nii töökohtadele kui ka eluks vajalikele teenustele, ilma et sellega kaasneksid kulud, mis moodustaksid märkimisväärse osa palgast. Konkreetseid avalikke üle-eestilisi eelanalüüse ja sõnastatud sihte seoses tasuta maakonnaliinide ja täiendava ühistransporditeenuse pakkumisega enne otsuste tegemist ei tehtud. Peamised argumentid olid võimaldada väiksema sissetulekuga inimestel suuremat mobiilsust, parandada juurdepääsu töökohtadele, avalikele teenustele ning suunata inimesi reise tegema säästvamal viisil.



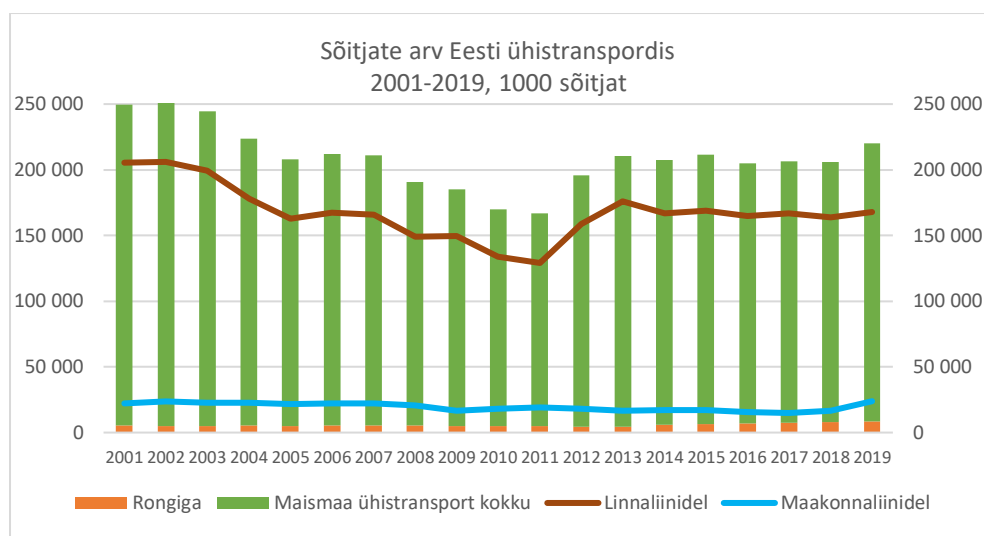
Avalike maakonnaliinidega sõitjate arv 2019. a. Tasuta maakonnaliinidega maakonnad (rohelisega) ja nn pooltasuta maakonnaliinidega maakonnad (oranžiga), Läänemaal on osa maakonnaliine kõigile tasuta. (Allikas: Transpordiamet)

2. Mõju sõitjate arvule ja elanikkonna liikuvusele

2.1 Sõitjate arvu muutus Eesti ühistranspordis 2001-2019

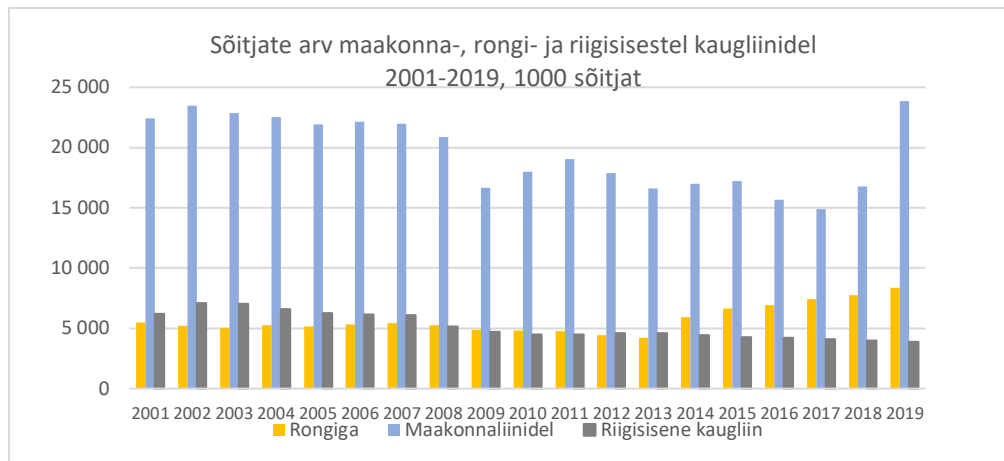
2019. aastal tehti Eesti ühistranspordis Statistikaameti andmetel kokku 211 miljonit sõitu. Maakonnabussiliinidega sõitjate arv moodustab sellest ca 11%.

Ühistranspordi kasutamist mõjutavad muutused elanike arvus ja paiknemises, tööhõives ja töökohtade paiknemises, ühistranspordi teenuse pakkumise maht ja kvaliteet, elanikkonna ostujõud ja autostumise tase ning ühistranspordi konkurentsivõime ning atraktiivsus võrreldes teiste liikumisviisidega. 2001-2007 oli kogu ühistranspordikasutus langustrendis. Tööhõive muutus kajastub otseselt ka sõitjate arvu muutuses – järsu vähenemisena 2008-2011 ning osaliselt sõitjate arvu taastumisena majandussurutise-eelsele tasemele 2013. aastal. Vaatamata tööhõive, eriti linnalise asulas elavate hõivatute arvu jätkuval kasvule (9% kasv võrreldes 2013. a), rongireisijate arvu hüppelisele kasvule, Tallinna elanike tasuta sõiduõigusele (2013) ja maakonnabussiliinide tasuta või soodsama piletihinna (2018) ei ole sõitjate koguarv Eesti ühistranspordis aastatel 2013-2018 oluliselt muutunud. 2019. aastal on sõitjate arv kasvanud 6,3%, seda oluliselt maakonnabussiliinidega sõitjate arvu kasvu tulemusel.



Joonis 1. Sõitjate arvu muutus Eesti maismaaühistranspordis 2001-2019 (1000).

Allikas: Statistikaamet TS101



Joonis 2. Allikas: Statistikaamet TS101, TS541

2.2 Sõitjate arvu ja teenusemahu muutused 2017-2019 regionaalses ühistranspordis

Viimase kolme aasta jooksul on muutunud maakonnabussiliinide piletihinnad, liinide veomahud ja piletisoodustuste andmise põhimõtted. Tasuta sõiduõigus on 11 maakonna avalikust eelarvest toetatavatel maakonnabussiliinidel, 4 maakonna (Harju-, Lääne-Viru-, Pärnu-, Raplamaa) maakonnabussiliinidel saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased.

Tabelisse 1 on koondatud 2017-2019 ühistranspordikeskuste aruannete, Statistikaameti, Elroni sõitjate andmete ja GTFS andmebaasist saadud liiniveo mahtude muutuste andmed. Sõitjate arv avalikel maakonnaliinidel on kasvanud 30%, reisirongides 13%, samas on vähenenud kommertsmaakonnaliinide sõitjate arv 32%, kaugliinidel 5% - andes regionaalse ühistranspordi sõitjate arvu kasvuks tervikuna 13%.

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). Piletihindade ja leibkonna transpordikulutuste muutuste kohta vt ptk 4.

Nii absoluutarvudes kui ka protsentuaalselt on sõitjate arvu kasv olnud kõige suurem Harjumaa avalikel liinidel (64%), kus nn pooltasuta maakonnaliinide tulekuga on osa sõitjatest tulnud juurde kommertsliinidelt, sest Harjumaa kommertsliinide veomahust on 30% vähenenud (vt tabel 1 sh liinide sulgemine, väljumiste arvu vähenemine; 2021 märtsi seisuga enamus kommertsmaakonnaliine suletud sh COVID pandeemia tõttu). Eraldi kommerts maakonnaliinide sõitjate statistika puudumise tõttu on sõitjate arvu muutus arvutatud vastavate liinide väljumiste arvu (GTFS andmed) muutuste põhjal võttes eelduseks, et keskmiselt on ühe kommertsliini väljumise kohta 20 sõitjat. Arvestades avalike ja kommerts maakonnaliinidel sõitjate arvu muutusi tervikuna, on nn pooltasuta maakondades sõitjate arv kasvanud 15% ja tasuta maakondades 19%. Nn pooltasuta maakondades on kasutajate arvu mõjutanud oluliselt ühistranspordi teenuse parem kättesaadavus ehk mahu kasv – kuigi osa kommertsliine suleti, siis on pooltasuta maakondades liiniveomaht tervikuna kasvanud 19,6% ja tasuta maakondades 9%. Kaugliinide kasutajate detailsema statistika puudumise tõttu pole maakondade lõikes võimalik hinnata kui palju sõitjaid siirdus kommertskaugliinidelt tasuta maakonnaliinidele.

Samal ajal kui nii tasuta kui ka pooltasuta maakonna bussiliikluses kasvas sõitjate arv tervikuna +15%, kasvas ühistranspordikasutajate arv ka tasulise teenusega Elroni rongides (+13%) ja Tartu linnaliinidel (+9%), mis näitab, et kasutajate arvu kasvus on oluline roll teenuse lisamisel ja kvaliteedi tõstmisel (Tartu uus liinivõrk).

Tabel 1. Sõitjate arvu ning liinimahu muutus maakonna, reisirongi ning kaugliinidel

Allikad: Maanteeamet, Elron, Statistikaamet

Sõitjate arv maakonna, reisirongi ja kaugliinidel (1000 sõitjat) 2017-2019*				
	2017	2018	2019	Muutus %
Avalikud maakonnaliinid	17312	19515	22494	30
Kommerts maakonnaliinid*	4852	4261	3315	-32
Kaugliinid	4093	4008,7	3897,8	-5
Elron reisirong	7333	7656	8265	13
Kokku	33591	35441	37973	13
Sõitjate arv "pooltasuta" ja tasuta maakonnaliinidega regioonides (1000)				
Pooltasuta maakonnad				
Pooltasuta avalikud maakonnaliinid	7385	8325	10262	39
Harjumaa kommertsliinid*	4085	3627	2874	-30
Kokku	11470	11952	13136	15
Tasuta maakonnad				
Tasuta avalikud maakonnaliinid	9927	11190	12232	23
Ida-Viru kommerts*	343	234	175	-49
Tartumaa kommerts*	138	113	6	-96
Kokku	10408	11537	12414	19
Liinimaht, liini-km (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 (km)				
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

*Eraldi kommerts maakonnaliinide sõitjate statistika puudumise tõttu on sõitjate arvu muutus arvatatud vastavate liinide väljumiste arvu muutuste põhjal võttes eelduseks, et keskmiselt on ühe kommertsliini väljumise kohta 20 sõitjat

Veotsi maakonna- ja kaugliinidel aastas

	2017	2018	2019	Vahe %
Kommerts maakonnaliinid	242609	213048	165762	-31,7
Kaugliin	156822	153476	138728	-11,5
Avalikud maakonnaliinid	1048634	1121529	1261267	20,3
Kokku	1448065	1488053	1565757	8,1

Maakonniti on bussiliinidel sõitjate arvu muutus olnud 2017-2019 aasta jooksul väga erinev (vt Tabel 2). Suurema sõitjate arvu kasvuga maakondade hulgas on Harjumaa (64%), Valgamaa (65%), Viljandimaa (54%), samas on ka maakondi, kus sõitjate arvu kasv on olnud võrdlemisi väike – nt Läänemaal (7%), Tartumaa (5%), Jõgevamaa (3%). Harjumaa avalikel liinidel sõitjate arvu (2,23 miljonit sõitjat rohkem aastal 2019 vrd 2017) kõrgeist kasvust ca pool on seotud suletud või vähendatud mahuga kommertsliinidelt sõitjate (ca 1,2 miljonit sõitjat) siirdumisega avalikele liinidele. Keskmisest kõrgemaid muutusi võib põhjendada Valga ja Viljandimaal kaugliinidelt maakonnaliinidele siirdunud reisijatega. Keskmiselt oluliselt väiksema kasvu või sõitjate arvu vähenemisega on Jõgevamaa, Tartumaa, Läänemaa. Üksikasjades ei ole 2017. ja 2019. a kõikide maakondade sõitjate statistika võrreldav, sest näiteks 2017. a polnud kõikides maakondades kasutusel ühiskaardiga valideerimissüsteem ning valla poolt vedajale toetatud õpilaste sõite ühtse süsteemi järgi ei registreeritud, vaid arvestus käis õpilaste arvu järgi. Varem esines ka juhtumeid, kus piletimüügisüsteemis ei läinud arvesse reisijad, kes sõitsid ilma piletit vastu saamata või valideerimata.

Tabel 2. Sõitjate arvu muutus 2017-2019 maakonnabussiliinidel maakonniti
(sinisega maakonnad, kus sõit on kõigile tasuta)

	2017	2018	2019	Muutus, % 2017/2019
Harjumaa	3498,8	4399,6	5733,5	64
Lääne-Viru	941,5	999,3	1138,7	21
Pärnumaa	2535,6	2470,8	2841,2	12
Raplamaa	409,3	454,9	548,6	34
Hiiumaa	111,3	106,8	133,3	20
Ida-Viru	2211,9	2897,3	2835,8	28
Jõgevamaa	454,4	448,8	467,9	3
Järvamaa	564,1	575,9	642,8	14
Läänemaa	584,9	573,4	624	7
Põlvamaa	716,5	648,5	834,7	16
Saaremaa	491,2	544,2	666,1	36
Tartumaa	2172,7	2209,7	2277,3	5
Valgamaa	400,3	506,1	659	65
Viljandimaa	1368,4	1651,5	2111,3	54
Võrumaa	851,2	901,3	980,1	15
Kokku ATL maakonnaliinid	17312,1	19515	22494	30
Kommerts maakonnaliinid	4852,2	4260,9	3315,2	-32
ATL+KOM	22164	23776	25810	16

Riigieelarve dotatsiooni piirkulu täiendava sõitja vedamiseks (piirkulu näitab täiendavate sõitjate vedamiseks tehtud kulude muutust) on olnud tasuta maakondades 4,58€ ja pooltasuta maakondades 3,67 € täiendava sõitja kohta (vt tabel 3).

Tabel 3. Keskmine maakonnaliinidega vedamise kulu sõitja kohta ja avaliku eelarve piirkulu täiendava sõitja vedamiseks*

	2019		Muutus 2019/2017.a, €		Muutus 2019/2017.a, %	
	Tasuta	Pooltasuta	Tasuta	Pooltasuta	Tasuta	Pooltasuta
Keskmine kogukulu/sõitja	1,81	2,29	-0,03	0,07	-2%	3%
RET+KOV/sõitja	1,80	1,91	0,50	0,52	39%	37%
RET€/sõitja	1,80	1,86	0,65	0,71	56%	61%
Keskmine kogukulu/liini-km	1,01	1,14	0,15	0,17	17%	17%
Täiendav KOV+RET kulu € /täiendav sõitja	3,97	3,24				
Täiendav RET €/täiendav sõitja	4,58	3,67				
Täiendav kogukulu/täiendav sõitja	1,68	2,47				
Täiendav Kogukulu/liini-km	4,97	1,88				

*RET – Riigieelarve toetus

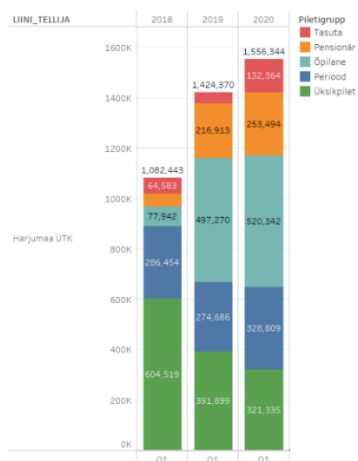
	Tasuta	Pooltasuta	Tasuta	Pooltasuta
			Liini-km kohta	Liini-km kohta
Riigieelarve lisavajadus kokku võrreldes 2017. a, €	10 552 165	10 571 289	0,484	0,513
Indeksi mõju, €	3 188 919	3 421 633	0,146	0,166
Täiendava veomahu (liini-km) muutuse mõju, €	675 982	3 692 749	0,031	0,179
Piletitulu muutuse mõju, €	5 284 343	2 207 482	0,242	0,107
KOV muutuse mõju, €	1 402 921	1 249 425	0,064	0,061

Erineva hinnastamispõhimõttega maakonnad on riigieelarve täiendavat toetust saanud sarnases mahus. Kui tasuta maakondades läks täiendav kulu piletitulu vähenemise kompenseerimisele, siis pooltasuta maakondades läks proportsionaalselt rohkem riigieelarve toetust täiendava liinimahu tellimiseks.

Täiendava kogukulu arvestuses liini-km ja sõitja kohta on sees nii täiendava liinimahu tellimisest kui ka tasuta sõiduõigusega seotud täiendavad kulud. Detailsem ülevaade kogukulude ja kuluallikate muutustest tasuta ja pooltasuta maakondade võrdluses on ära toodud lisas Tabel 10.

2.3 Kes on olnud maakonnaliinidel täiendav reisija?

Maakondades, kus kõik saavad tasuta sõita, ei teki sõitude valideerimisel või 0-pileti väljastamisel jooksvat ülevaadet reisijate profiili (õpilane, eakas, 20-62 aastane) kohta. Ühiskaardiga valideeritud sõidud võivad olla nii isikustatud kui ka isikustamata kaartidega. Seetõttu ei kogune ka tasuta sõidu maakondades jooksvalt sõitjate kohta andmeid, mis võimaldaks eristada, milliste kasutajagruppide lõikes reisijate arvu muutus kõige suurem on – kas tegemist on kooliõpilaste, tööealiste või 63+ elanikega. 2019. aastal Maaülikooli bakalaureusetöö raames ligi 800 Tartumaa elaniku seas viidud küsitluse (Sillaste 2019) andmetel hakkas tasuta sõiduõiguse tulemusel maakonnaliine rohkem kasutama eelkõige naised, üle 55-aastased ja need kellel puudus isikliku auto kasutamise võimalus; maakonnakeskusest kaugemal elavad inimesed ja väiksema sissetulekuga inimesed.



Joonis 3. Harjumaa maakonnaliinide kasutajagrupid 2018 Ikv-2020Ikv

Nn pooltasuta maakondades on reisijate profiil erinevate piletiliikide, piletisoodustuste ja isikustatud ühiskaardiga sõidu valideerijate tõttu paremini teada ning ühiskaardisüsteem on olnud kauem kasutuses.

Harjumaa piletimüügi andmetest ilmneb (vt Joonis 3), et täiendavad kasutajad on eelkõige õpilased ja pensionärid. Osaliselt selle kasutajagrupi arvelt on vähenenud üksikpiletiga sõitjate arv. Perioodipiletiga sõitude arv oli Harjumaa maakonnaliinidel 2020.a esimeses kvartalis 15%. Perioodipileti kasutajate hulgas on kasvanud 1.-2. tsooni Harjumaa kuukaardi kui ka 1.-2. tsooni Harjumaa-Tallinna ühispiletiga sõitude arv.

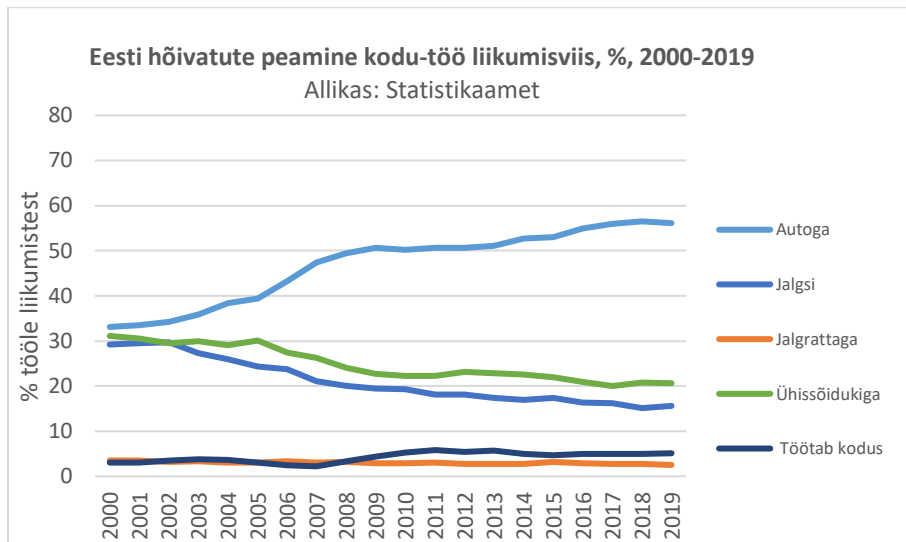
2.4 Mõju kodu-töö liikumiste peamisele liikumisviisile

Tasuta ühistranspordi üks eesmärkidest on olnud väiksema sissetulekuga elanike liikuvuse parandamine, autostumise vähendamine ja leibkonna kulutuste vähendamine. Selles peatükis analüüsimise, kas viimase 3 aasta jooksul on ühistranspordiga tööle sõitude osakaal tõusnud, kas autoga tööle liikumiste osakaal on vähenenud ning millised on vastavad muutused erinevates piirkondades, sh maapiirkondades ning erineva sissetulekutasemega elanikkonnagruppide hulgas.

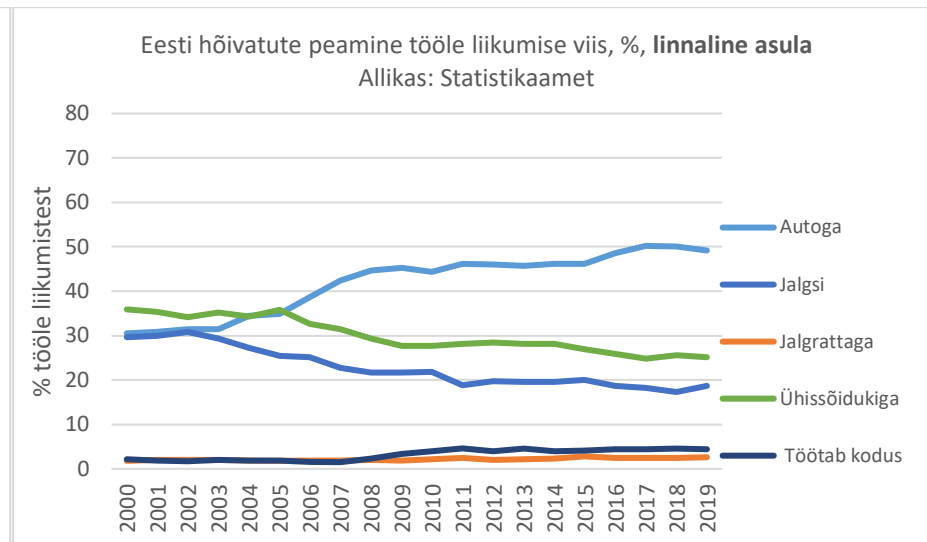
Lisaks ühistranspordi sõitjate statistikale, kogub Statistikaamet iga-aastase Tööjõu-uuringu raames andmeid hõivatud elanike tööle liikumise peamise liikumisviisi kohta. Kogu elanikkonna liikumiste ja liikumisviiside eelistuste kohta süsteemne iga-aastane statistika puudub.

Kogu Eesti hõivatud elanikkonna lõikes on kiire autostumine toimunud 2004-2008 ning 2013-2016. Viimase 3 aasta jooksul pole kodu-töö liikumisviiside jaotuses olulisi muutusi toimunud. Samas võib linnalistes asulates viimase 2. a jooksul täheldada kerget autoga liikumiste osakaalu langust. Maalistes asulates on autokasutuse osakaal jätkuvalt kasvutrendil, ühistranspordi osakaalus ja ühistranspordiga liikujate absoluutarvus muutust praktiliselt pole toimunud. (Joonis 4-6, Joonis 7-8).

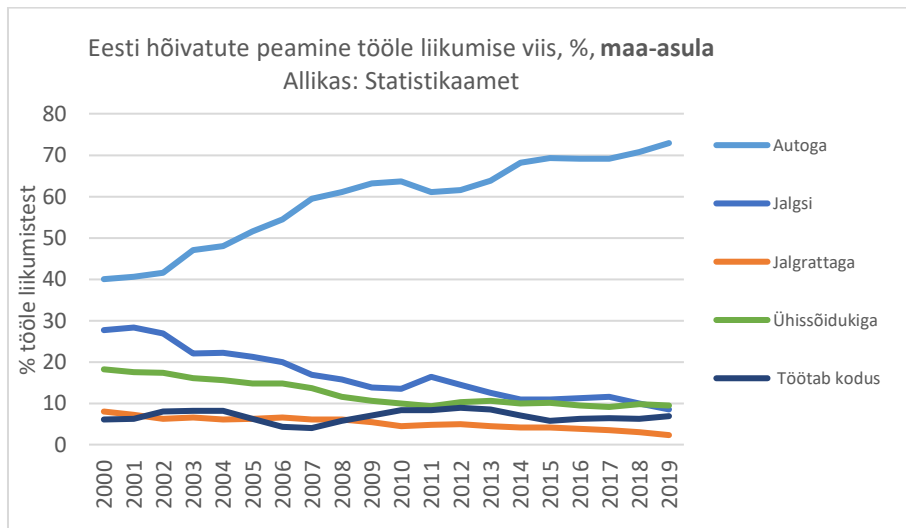
Viie regiooni lõikes on üldjoontes ühistranspordi osakaal püsinud sama, veidi langust on täheldatav nii Harjumaa (ilma Tallinnata) kui ka Kirde-Eesti hõivatute hulgas (Joonis 4-13)



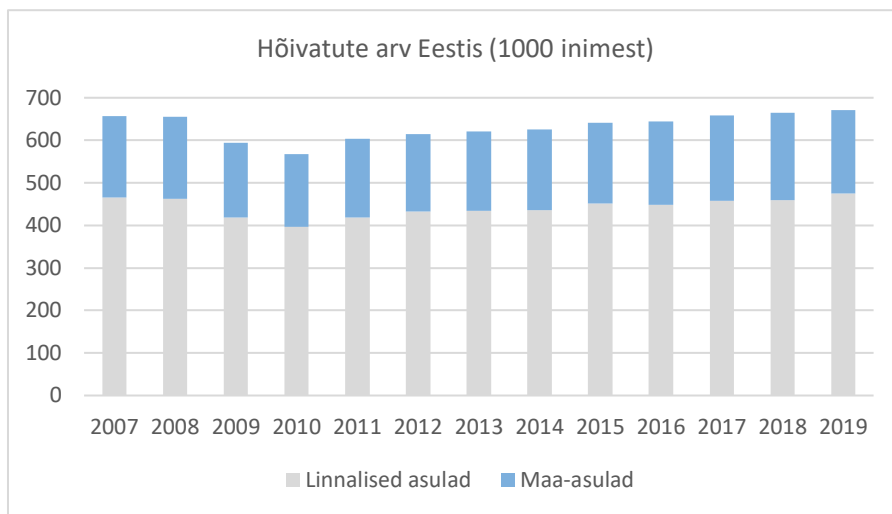
Joonis 4



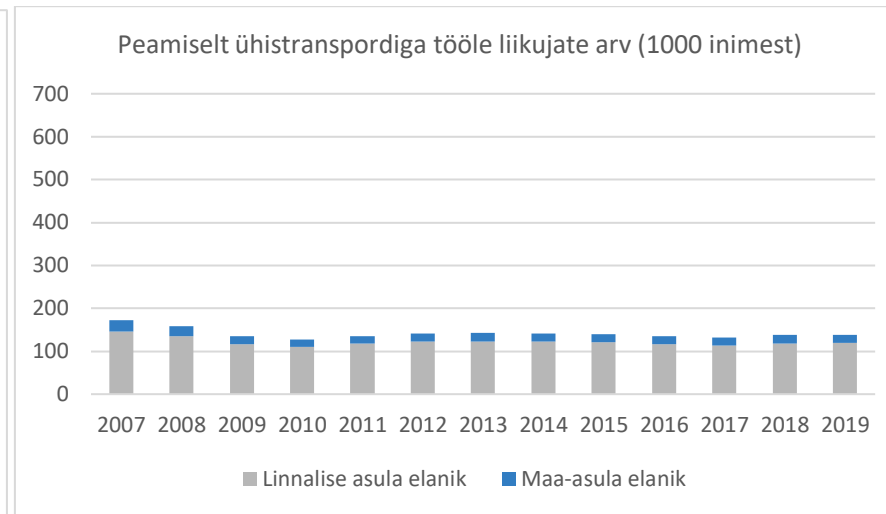
Joonis 5



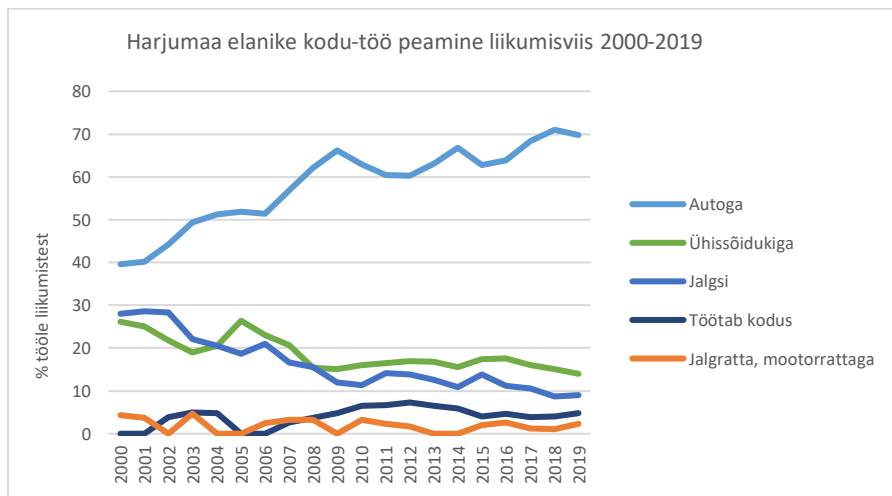
Joonis 6



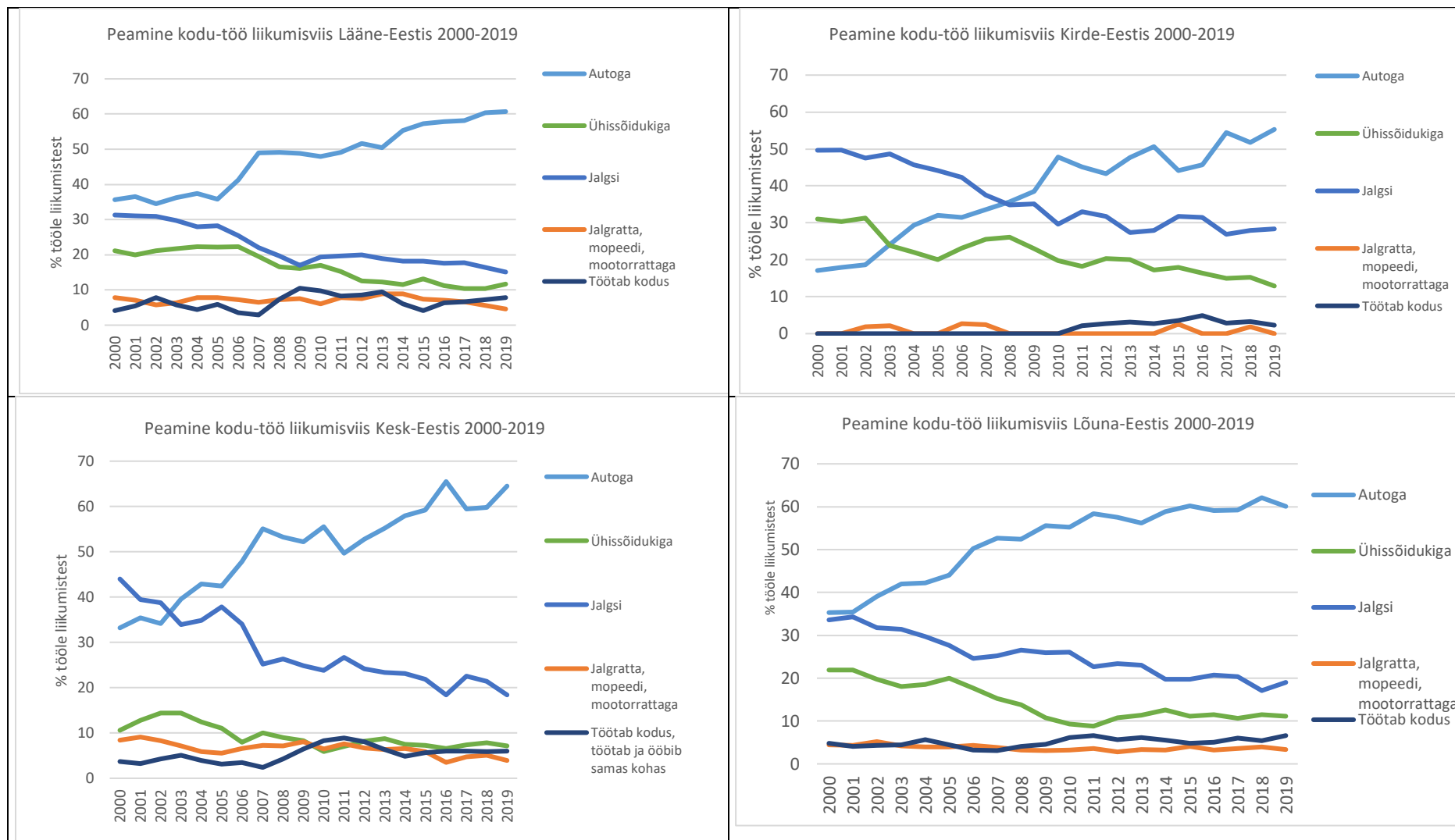
Joonis 7



Joonis 8

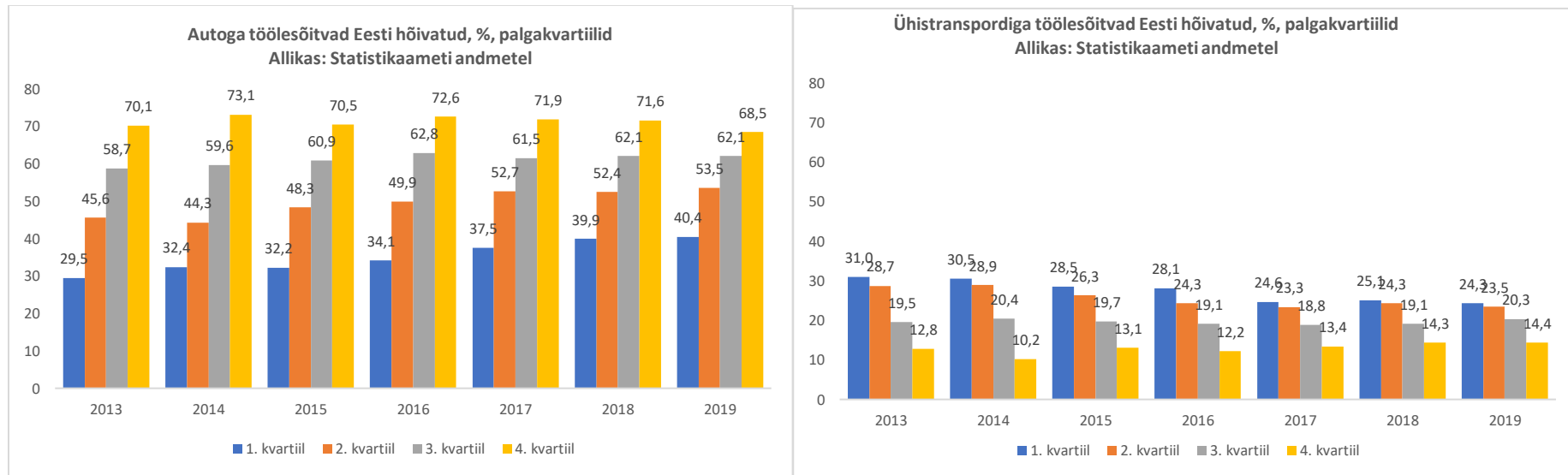


Joonis 9



Joonis 10-13.

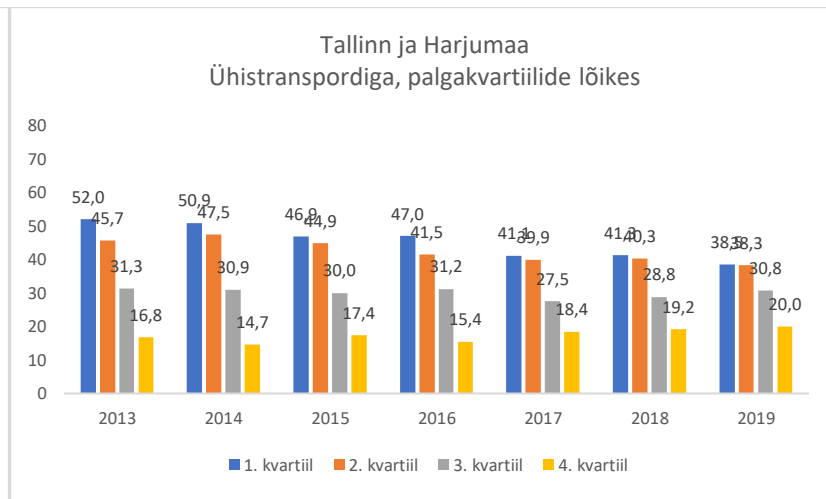
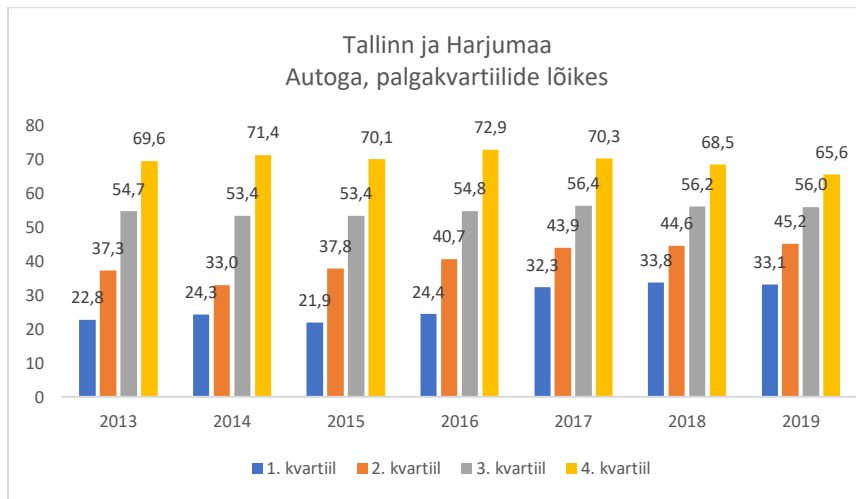
2.5 Liikumisviisi muutused hõivatute sissetulekukvartiilide lõikes



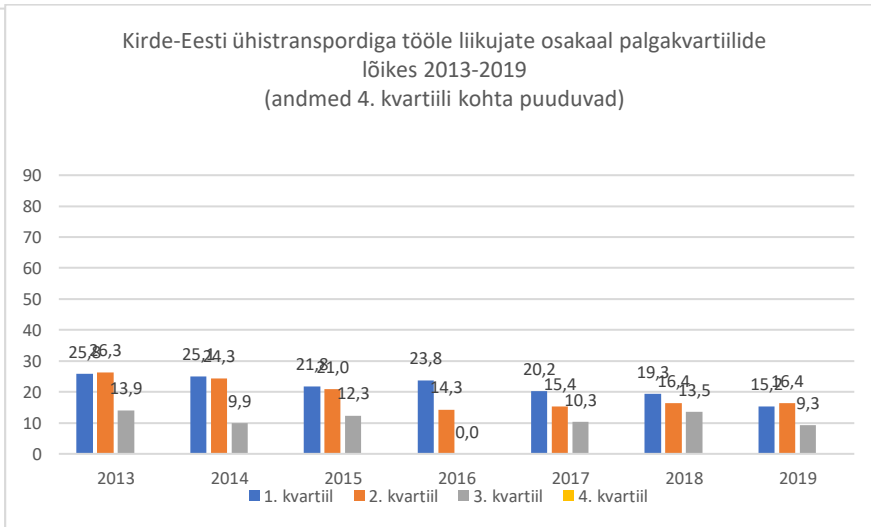
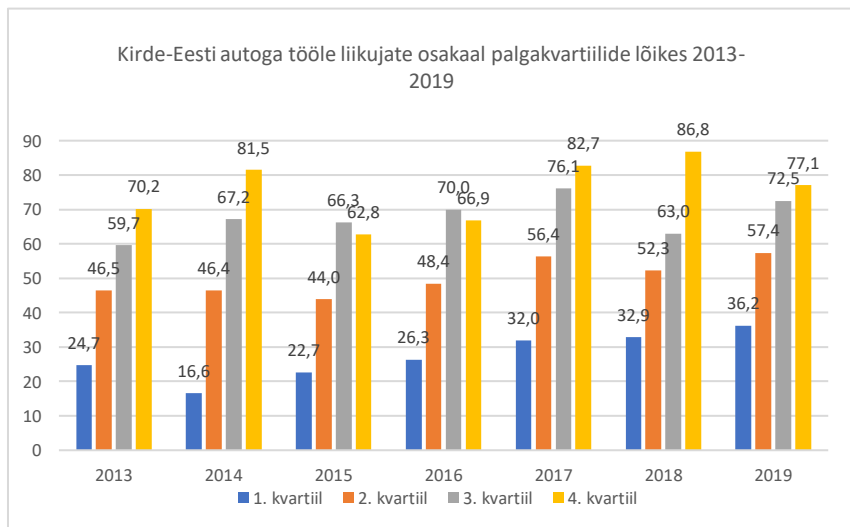
Joonis 14-15. Autoga ja ühistranspordiga tööle sõitjate osakaal palgakvartiiliti 2013-2109 (sinine ja oranž keskmisest väiksemapalgalised, hall ja kollane keskmisest kõrgemapalgaliste töötajate grupid)

Allikas: Statistikaamet, Tööjõu-uuring

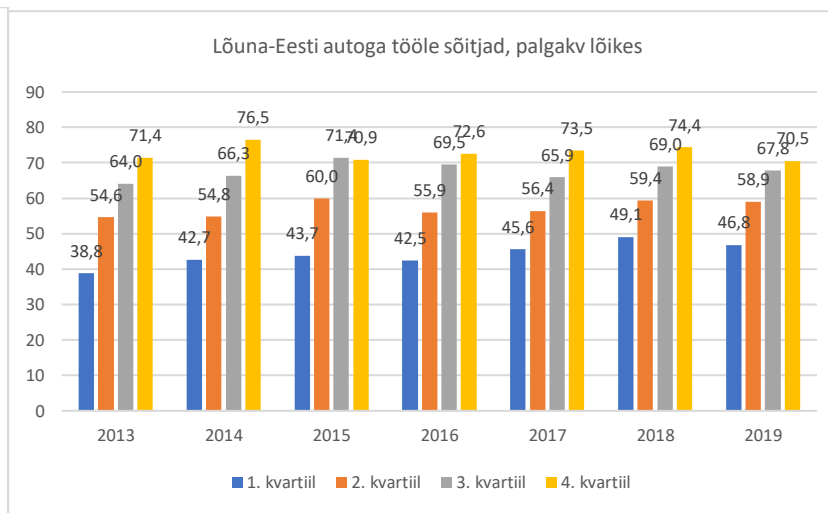
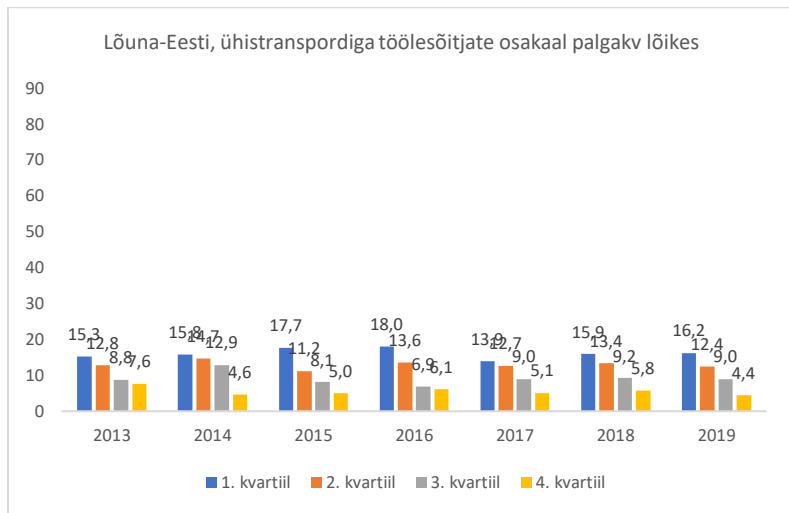
Keskmisest madalamapalgalised sõidavad tööle järjest rohkem autoga. Keskmisest kõrgema palgaga hõivatute autokasutuse osakaal on olnud viimased 7 aastat väga kõrge, kuid autokasutuse osakaal on hakanud veidi vähenema ning ühistranspordiga tööle liikumise osakaal veidi kasvama. Eriti torkab autokasutuse vähenemine silma Harjumaa ja Tallinna keskmisest kõrgemapalgaliste hulgas, kus autokasutuse osakaal on vähenenud 3 aasta jooksul 5%-punkti võrra (vt Joonis 16-17), osa nendest liikumistest on siirdunud nii ühistransporti kui ka jalgsi, jalgrattaga ning kodus töötamisele (vt ka joonis 9). Kuna kõikide regioonide ja palgakvartiilide kohta ei ole statistikas piisavalt andmeid, siis kõikide regioonide kohta üksikasjalik andmestik puudub. Keskmiselt madalamapalgaliste ühistranspordikasutus on veidi kasvanud Lõuna-Eestis, kuid arvestades väga ebaühtlast trendi seitsme aasta andmestikust, siis tuleb 0,5%-punkti I palgakvartiili ühistranspordikasutuse kasvunumbritesse suhtuda reservatsiooniga. (vt Joonis 20-21)



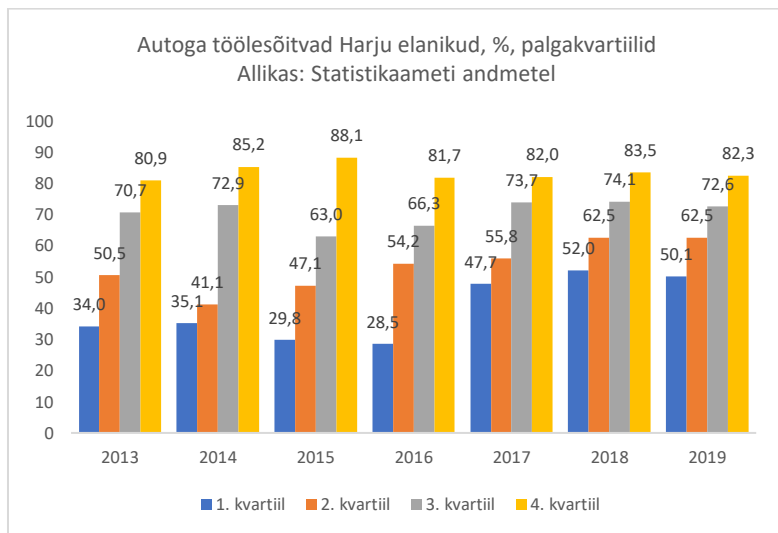
Joonis 16-17.



Joonis 18-19



Joonis 20-21.



2.6 Leibkondade kulutused liikuvusele

Tasuta maakonnaliinide juurutamise üks eesmärke oli väiksema sissetulekuga leibkondade kulude kokkuhoid.

Tasuta sõiduõigus kehtib 2018. a 1. juulist 11 maakonna avalikust eelarvest toetatavatel maakonnabussiliinidel. Nelja maakonna (Harju-, Lääne-Viru-, Pärnu-, Raplamaa) maakonnabussiliinidel saavad tasuta sõita kuni 19-aastased ja üle 63-aastased. Olenevalt sõidu pikkusest ja soodustustest varieerusid enne tasuta süsteemi üksikpiletite hinnad maakonniti oluliselt. Nt ca 20 km-pikkuse bussisõidu üksikpilet maksis sõltuvalt maakonnast 0,90-1,50€, enamus maakondades puudusid pensionäride/eakate sõidusoodustused üldse ning õpilastele kehtisid üksikutes valdades sõidusoodustused oma valla või paari tsooni piires. Erinevad piirkonnad ja maakonnad on omavahel tervikuna raskesti võrreldavad, sest seni on puudunud ühtne lähenemine regionaalse ühistranspordi hinnastamisele. Näiteks kahes suuremas tömbepiirkonnas, Tallinnas ja Tartus, on ühistransporditeenuse hinda kujundatud 2013-2018 aastatel väga erinevalt. Suure ühistranspordi teenuse mahuga Tallinna linnatransport tehti registreeritud elanikele tasuta 2013. aastast ja Harjumaa maakonnaliinidel jätkus 2018. a 20-62-aastastele vanusegruppidele tasuline süsteem. Samas on tasuta ühistranspordiga Tallinnas olnud sõitjate arvu kasv väike, kuid nn pooltasuta maakonnaliinidel võrdlemisi suur. Tartu piirkonnas jällegi on olukord vastupidi. Tartu linnaliinidel on sõit tasuline ja viimase kolme aasta jooksul on kasutajate arv liinivõrgu ümberkorraldamise tulemusel kasvanud, samas maakonnas on sõit tasuta, kuid kasutajate arvu kasv võrdlemisi väike.

Ülevaade 2017. a kehtinud piletihindadest ja õpilaste/eakate sõidusoodustustest avalikel maakonnaliinidel vt täpsemalt Lisa Tabel 1.

Tabelis 4, ja täpsemalt lisa 1 tabelites on ära toodud erinevate tulukvintilide kulutuste muutused kogu Eesti, linnalise ja maalise asula ning 5 regiooni lõikes. Viimase 3 aasta jooksul on leibkonnaliikme keskmised kogukulud kasvanud 20%, transpordiga seotud kulud on kasvanud keskmisest oluliselt rohkem, 43%. Ühistranspordikulude osakaal leibkonna kuludes ei ole kasvanud, küll aga on kasvanud kogukulud transpordile nii linnalise kui maalise piirkonna elanikele. I ja II tulukvintili (keskmisest väiksem sissetulek) kulud ühistranspordile on küll vähenenud, kuid samas on oluliselt kasvanud kulutused kütusele ja sõidukite soetamisele/remondile, mis kattub eelpooltoodud madalama sissetulekuga hõivatute autokasutuse osakaalu suurenemisega. St et soodsam või tasuta ühistransport ei ole vähendanud madalama sissetulekuga leibkondade kulutusi transpordile.

Vaatamata tasuta ja soodsamale maakonna bussiteenusele on regionaalse ja kohaliku ühistranspordi riskasutus Eesti rahvaarvult suurima regiooni, Harjumaa, linnaliinide, rongide ja maakonnabusside puhul 20-62 aastastele ühistranspordikasutajatele väga kulukas. Näiteks Harjumaal kolmes tsoonis igapäevaselt maakonnabusse, ronge ja linnaliine kasutada soovivale Harjumaa elanikule maksab kõikide regionaalsete ja Tallinna ühistransporditeenuste ühtse piletitariifisüsteemi puudumise tõttu 2 teenusepakkuja ühiskuupileti ja 1 eraldi kuupileti puhul ühistransport 103 € kuus (www.pilet.ee), millele lisandub veel ka kommertsliinide riskasutus. Samas Helsingi regioonis, kus kõik regionaalsed ja kohalikud liinid on ühtses piletitariifisüsteemis, maksab sarnast piirkonda kattev 3 tsooni kuupilet 97 €. Elukalliduselt on aga Helsingi ca 37% kallim kui Tallinn (www.numero.com).

Tabel 4. Leibkonnaliikme kulutused aastas asustusüksuse liigi järgi

		2012	2015	2016	2019	2015/2012	2019/2016
Kulutuste liik	Asustusüksuse liik	Kulutuste suurus, eurot					
Kulutused kokku	Kokku	3 473	4 738	4 891	5 862	36%	20%
	Linnaline asula	3 557	4 863	5 049	6 045	37%	20%
	Maa-asula	3 280	4 472	4 552	5 499	36%	21%
Transport	Kokku	428	612	599	859	43%	43%
	Linnaline asula	396	589	575	827	49%	44%
	Maa-asula	501	662	653	923	32%	41%
..ühistransport	Kokku	65	67	83	102	2%	23%
	Linnaline asula	72	70	92	114	-4%	24%
	Maa-asula	49	60	63	77	21%	21%
..bensiin,õlid	Kokku	196	214	218	269	9%	23%
	Linnaline asula	172	185	195	238	8%	22%
	Maa-asula	252	276	270	331	9%	23%
..sõidukite soetamine, remont	Kokku	166	332	298	489	99%	64%
	Linnaline asula	152	334	288	475	120%	65%
	Maa-asula	199	327	321	516	64%	61%

2012	2015	2016	2019	
Osatähtsus kogukuludest %				Trend
12	13	12	15	
11	12	11	14	
15	15	14	17	
2	1	2	2	
2	1	2	2	
2	1	1	1	
6	5	5	5	
5	4	4	4	
8	6	6	6	
12	13	12	15	
11	12	11	14	
15	15	14	17	

Allikas: Statistikaamet (LE201)

Täpsemalt on leibkonnaliikmete transpordikulutuste andmed tulukvintiili ja regiooniti ära toodud Lisa 1 tabelites

3. Maakonnaliinide veoteenuse rahastamise analüüs 2017-2019

3.1 Veoteenuse kulude ja rahastamisallikate muutused

Veoteenuse rahastamisallikad on muutunud alates 01.07.2018 selliselt, et eelnevalt väljatoodud maakondades, kus kehtestati tasuta sõidu õigus, piletitulu ei korjata ning saamata tulu kompenseerib vedajale riik. Samuti ei maksa kohalikud omavalitsused maakonnaliinidel enam õpilastele sõidu eest kompensatsiooni. Kulu riigieelarvele on suurenenud 2017. a vs 2019. a **21 123 454 €** aastas (vt tabel 5). Tõus on tingitud põhiliselt järgnevate näitajate muutumisest: maakonnaliinibusside liinimahtude suurenemine (vt lisa Lisa tabel 5), piletitulu laekumise langus (vt lisa tabel 5), KOVide poolsete toetuste langus (vt lisa tabel 5), liinikilomeetri (lkm) hindade tõus (vt lisa Lisa tabel 11).

Tabel 5. Avalike maakonnaliinide veoteenuse kulud ja rahastamisallikad 2017-2019

Aasta	Riigieelarve	KOV	PILETITULU	KOKKU
2019	41 092 269	595 015	3 924 946	45 612 230
2018	29 127 875	1 988 857	7 674 397	38 791 129
2017	19 968 815	3 247 361	11 416 771	34 632 947
2017 vs 2019 €	+21 123 454 €	-2 652 346 €	-7 491 825 €	+10 979 283 €
Muutus, %	106%	-82%	-66%	32%

Allikas: Maanteeamet

Riigieelarvest eraldati vahendeid vedajale:

- 2017. aastal kokku 19 968 815 €;
- 2018. aastal kokku 29 127 875 €;
- 2019. aastal kokku 41 092 269 €.

Tõus on **21 123 454 €** võrreldes 2017. aastaga, st 106%. 2017-2019 tõus kokku 30 282 515 €.

KOV eelarvest eraldati vahendeid:

- 2017. aastal kokku 3 247 361 €;
- 2018. aastal kokku 1 988 857 €;
- 2019. aastal kokku 595 015 €.

Langus on **2 652 346 €** võrreldes 2017. aastaga, st 82%. 2017-2019 langus kokku 3 910 850 €

Valla- või linnasisese ühistranspordi, sh õpilasliinidel sõitude korraldamine ja rahastamine on kohalike omavalitsuste ülesanne. 2019. aastal oli selliseid omavalitsusi 79. Riigikontrolli andmetel on 47 omavalitsust, kes korraldab oma siseliinide sõite ise, 25 KOVi on ühistranspordi korraldamise volitanud ÜTKdele. 2019. aastal olid 72 KOVil kohalikud bussiliinid, kokku oli 654 valla-/linnaliini ning KOV eelarvesiseste liinide näitajatega antud analüüsis ei arvestata.

Piletitulust laekunud vahendid:

- 2017. aastal kokku 11 416 771 €;
- 2018. aastal kokku 7 674 397 €;
- 2019. aastal kokku 3 924 946 €.

Langus on **7 491 825 €** aastas, st 66%. 2017-2019 langus kokku 11 234 198 €.

3.2 Liinimahu ning riigieelarve toetuse muutus liinikilomeetri ja reisija kohta

Liinimahtude muutused:

- 2017. aastal kokku 37 837 400 km;
- 2018. aastal kokku 38 887 240 km;
- 2019. aastal kokku 42 407 021 km.

Tõus on **4 569 620** km aastas, st 12,1%.

Veoteenuse riigieelarve toetus (RET) lkm kohta keskmiselt:

- 2017. aastal keskmine 0,658 €/lkm;
- 2018. aastal keskmine 0,873 €/lkm;
- 2019. aastal keskmine 1,074 €/lkm.

Tõus on 0,416 €/km, st 70,5% 2017.a lkm RET kulust (lkm hind on indekseeritud). RET kulu liini-km kohta kasvas nii KOV osaluse, piletitulu vähenemise kui ka liiniveohindade kasvu tõttu (vt detailsemalt Lisa tabel 11).

Ühe reisija kulu muutus riigieelarvele:

- 2017. aastal keskmine 1,72 €;
- 2018. aastal keskmine 2,23 €;
- 2019. aastal keskmine 2,27 €.

Tõus on 0,55 € reisija kohta, st 32%. 2017-2019 tõus kokku 1,07 €.

4. Maakondliku ühistranspordi korraldamis- ja halduskulud ja rahastamine 2017-2019

Käesolevas peatükis vaatleme maakondliku ühistranspordi korraldamisega (ÜTKde administreerimine ja personali jms kulud) seotud kulude muutusi ja selle rahastamisallikaid.

Ühistranspordi korraldamist Eestis reguleerib ühistranspordiseadus, mille kohaselt on ühistransporti kavandavateks ja korraldavateks asutusteks kohalikud omavalitsused, Maanteeamet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning piirkondlikud ühistranspordikeskused.

Alates 1. jaanuarist 2018. a korraldavad maakondlikku ühistransporti üheksa ühistranspordikeskust. Suurimaks ühistranspordikeskuseks on Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (eelnevalt Harjumaa Ühistranspordikeskus), kes korraldab Harju, Rapla, Lääne ja Lääne-Viru maakonna bussiliiklust. Enamus ühistranspordikeskuseid – Pärnu, Jõgeva, Järva, Valga, Ida-Viru, Viljandi – on ühe maakonna põhised, kuigi transpordi arengukavas 2014–2020 seati eesmärgiks viia ühistranspordi korraldus maakondade tasemelt suuremate regioonide tasemele.

Lisaks täidavad Saaremaa ja Hiiumaa maakondlike bussiliinidega seotud ülesandeid kohalikud omavalitsused ning nendes piirkondades otsustati mitte ühistranspordikeskust luua.

4.1 Ühistranspordikeskuste korralduskulude ja rahastamisallikate muutused

Kuni 1. jaanuarini 2018. a korraldasid Eesti maakonnaliinide ühistransporti maavalitsused ning 4 ühistranspordikeskust (Harjumaa Ühistranspordikeskus, Jõgevamaa Ühistranspordikeskus, Järvamaa Ühistranspordikeskus ja Pärnumaa Ühistranspordikeskus). Tulenevalt Vabariigi Valitsuse otsusest, läksid maakondlike bussiliinidega seotud ülesanded piirkondlikele ühistranspordikeskustele, mille asutajateks ja liikmeteks on kohalikud omavalitsused.

Maakondliku ühistranspordi korralduskulude rahastamisallikad on muutunud selliselt, et kõigis ühistranspordikeskustes katab riik korralduskuludes selle osa, mida KOV-d liikmemaksudest ei kata (vt tabel 6). Maavalitsusi enam ei eksisteeri ning piirkondlikud ühistranspordi korraldajad saavad tulud KOV liikmemaksudest (lisaks mõnel juhul KOV-lt otsetoetusest KOV liinide korraldamise eest) ning riigi dotatsioonist.

Tabel 6. Maakondliku ühistranspordikeskuste halduskulud ja rahastamisallikad

Aasta	Riigieelarve	KOV	KOKKU
2019	2 892 775	365 133	3 257 908
2018	2 323 871	354 513	2 678 384
2017	1 653 475	327 125	1 980 600
2017 vs 2019, €	+1 239 300 €	+38 008 €	+1 277 308 €
Muutus, %	+75%	+11,6%	+64%

Ühistranspordi korraldamise kulud on olemasolevates ühistranspordikeskustes ja vallavalitsustes kasvanud perioodil 2017-2019 kokku 64%, kuid 2017. aasta korralduskuludes ei nähtu maavalitsuste eelarvetes arvestatud vahendid ühistranspordi korraldamisele. Samuti on muutunud ühistranspordi korraldajate vastutus ning töötajate arv. Lepingulise järelevalve läbiviimiseks on ühistranspordikeskustel kõik volitused, aga riiklike sanktsioonide rakendamine väärtetooluse korras on riigi funktsioon ja seda ülesannet halduslepinguga edasi ei volitatud. Seega viidi osad maavalitsuste järelevalveametnikud üle Maanteeameti struktuuridesse, sh ka Elron rongides piletimüügi järelevalvet teostavad järelevalveametnikud..

Korralduskuludeks RET eelarvest:

- 2017. aastal kokku 1 653 475 €;
- 2018. aastal kokku 2 323 871 €;
- 2019. aastal kokku 2 892 775 €.

Tõus on 1 239 300 € aastas, st 74,95%.

Korralduskulud KOV eelarvest:

- 2017. aastal kokku 327 125 €;
- 2018. aastal kokku 354 513 €;
- 2019. aastal kokku 365 133 €.

Tõus on 38 008 € aastas, st 11,61%.

Siinkohal tuleb arvestada võrdlusandmete muutumisega ajas, st 2017. aastal oli ühistranspordikeskuste arv väiksem kui 2019. aastal. Liikmemaksudest laekuvad vahendid ei ole tõusnud proportsioonis loodud ühistranspordikeskuste arvuga.

4.2 Ühistranspordikeskuste korraldamise kulud

Aastal 2017.aastal (vt tabel 7) oli korralduskulude struktuur erinev kui 2019. aastal (vt tabel 8). Kuna maavalitsused katsid enamasti majandamiskulud, siis pole võimalik hinnata selle kululiigi muutumist ajas, kuna maavalitsuste tegevus on lõppenud.

Tabel 7. ÜTKde korralduskulude jaotus 2017. aastal:

Näitaja	KOKKU (1000 €)
Ühistranspordikeskuse (ÜTK) kulud	819,1
Piletikontrolli kulu	471
Projektide ja muu kulu	690,5
RET ÜTK-le	473,4
RET piletikontrolliks	459,6
RET projektideks ja muuks	720,6

Allikas: Maanteeamet

Aastal 2019 ei arvestata piletikontrollide kuludega ning ühistranspordikeskuste moodustamisel on muutunud maakondlikku ühistransporti korraldavate asutuste arv. Korraldamiskulude eelarve räägitakse läbi 2 korda aastas. Esmalt prognoositakse tuleva aasta korralduskulusid ning poole aasta

möödudes vaadatakse üle tekkinud vajaduspõhised kulud ning otsustatakse vahendite vajadus käesolevaks aastaks.

Tabel 8. Ühistranspordikeskuste korralduskulude jaotus 2019. aastal

Näitaja	KOKKU (1000 €)
Tööjõukulud	1 179 152
Majandamiskulud	279 066
Administreerimiskulud	61 811
Lähetuskulud	9 424
Koolituskulud	6 941
Kinnistute, hoonete ja ruumide majandamiskulud	74 663
Rajatiste majandamiskulud	0
Sõidukite majandamiskulud	41 967
Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kulud	31 498
Inventari majandamiskulu	13 523
Tabel Muud kulud	39 239
Muu kulu, sh projektid	1 420 649
Taotlus kokku	2 878 867
RET tekkepõhised kulud kokku	2 892 777
RET tekkepõhised projektid kokku	1 407 279
KOV tekkepõhised kulud kokku	365 133

Korralduskulude efektiivsust ja võimalikku konsolideerimist analüüsitakse täiendavalt 2021. aastal. Näeme võimalusi tsentraliseerida erinevaid korralduskulusid (Administreerimiskulud, IT jm).

4.3 Ühistranspordikeskuste tegevuse tähelepanekud

Käesoleva analüüsi koostamise hetkeks on selgunud erinevad korralduslikud asjaolud, millele tähelepanu pöörata. Täiendavalt on tarvis analüüsida kulutuste sihipärasust ja säästlikkust ning kas maakondlik bussitranspordi liinivõrk on planeeritud elanike liikumisvajaduste põhjal või ebapiisava kompetentsi tõttu on tehtud sihtotstarvet mitte toetavaid kulutusi.

- Juhatuse liikmete pädevus antud valdkonnas tegutsemiseks on ebaühtlane (st haridus ja/või kogemus ei toeta ühistranspordivaldkonnas pädevate otsuste vastuvõtmist);
- Üldkoosolekutel on riigil 1 hääl. Võib tekkida olukord, kus otsustusprotsessides jääb riigi hääl ebaproportsionaalselt väikese osakaaluga;
- Üldine ÜT teenusega rahulolu nende vastanute hulgas, kes olid viimase kuu jooksul sõitnud maakonnaliinidega, oli 2019. aastal 7.0 (10 palli skaalal). 2017. aastal ja 2018. aastal üldist rahulolu ei hinnatud, kuid hinnati erinevaid teenuse komponente. 2019. aasta uuringust selgus, et rahulolu on ebapiisav mh järgmistes aspektides: maakonnaliinide ühenduste arv, marsruudid ja ümberistumise võimalused, sõiduplaanid ja sõiduplaanide ühildatus rongide ja teiste transpordiliikidega. Antud aspektidest võib järeldada, et ÜT üldine korraldamine teenusena ei ole parenenud.

5. Ekspertide hinnang tasuta ühistranspordile ja maakonnaliinide ümberkorraldusele

Rahvusvahelise Transpordifoorumi (ITF) poolt Transpordi ja liikuvuse arengukava mahuka taustauuringu⁴ järel dustes, soovivad rahvusvahelised eksperdid järgmist: „Ühistransporditasud: kaotatud ühistransporditasud tuleks uuesti kasutusele võtta. Kogetu põhjal on näha, et tasuta ühistranspordi kasutuselevõtt Eestis ei suurendanud ühistranspordi kasutajate arvu ega vähendanud teedel liiklust. Aruande järgmistes jaotistes esitatud mudeldamistulemused näitavad, et kasutustasude taaskehtestamine ei avaldaks samuti kasutajate arvule negatiivset mõju. Ühistranspordi uuesti tasuliseks muutmise parandaks ühistranspordi rahastamise stabiilsust ja võimaldaks teha suuremaid investeeringuid teenuse kvaliteedi parandamiseks, mis on ühistranspordi kasutamise määra säilitamiseks ja suurendamiseks hädavajalik.“ Ja „tasuta ühistranspordi pakkumisest on parem hoida piletihindade taset piisavalt kõrgena, et teha investeeringuid läbilaskevõime ja teenuse kvaliteedi parandamiseks. Kui tasuta ühistranspordi süsteemi säilitatakse, muutub selle rahastamine üha keerulisemaks, kuna täiendava kapitali ja parema kvaliteedi nõudlus suureneb samuti. Lisaks on süsteem äärmiselt haavatav eelarvekärbetele, kui poliitilised prioriteedid muutuvad. Sellest lähtuvalt on väga oluline töötada välja strateegia piletihindade uuesti kehtestamiseks, et tagada süsteemi pikaajalist rahalist jätkusuutlikkust ja seda, et teenuse kvaliteet aja jooksul ei vähene.“

Maanteeamet (2021. aastast Transpordiamet), intervjuuris⁵ 2020. a talvel 11 Eesti ühistranspordivaldkonnas tegutsevat asjatundjat ühistranspordi arenguvajaduste ja probleemide teemadel. Mitu asjatundjat tõi tasuta ühistranspordi positiivsete mõjudena välja järgmist: „Tasuta maakonnaliinide ühistransport on kasvatanud ÜT kasutamist eelkõige pensionäride ja kooliõpilaste hulgas. Sõidetakse rohkem sotsiaalsel eesmärgidel, pensionärid sõpradele külla ja kalmistule, koolinoored sõidavad vaheaegadel maakonnakeskustesse aega veetma, ka lasteaiarühmad käivad päevastel õppereisidel sagedamini.“ Vaatamata mõnele positiivsele mõjule töid enamuse asjatundjad välja viimase 10 a „arengut pärssiva ja ebatõhusa asjaoluna tasuta ühistransporditeenuse pakkumise Tallinnas ja enamusel maakonnaliinidel. Probleemiks peetakse lausdoteeritud ühistransporditeenust, mis suurendab veelgi erisusi ja ebatervet konkurentsi kommertsliinide ja avalike liinide vahel, vähendab erinevate operaatorite ja teenusepakujate huvi tulla turule täiendavate teenustega, käsitleb ühistransporti kui sotsiaal- mitte konkurentsivõimelise teenusena. Tasuta ühistransport pärsib ka piletisüsteemi tehnilist arengut ja uute liikuvusteenuste integreerimist – nt pankade viipemaksete süsteemi rakendamise ei ole pangad huvitatud kui süsteem on tasuta või tasulisi pileteid liigub süsteemis väga vähe.“ Eksperdid soovivad hästi kommunikeeritud ja selgete ühistranspordi teenuse arendamise eesmärkidega kasutajale tasulise kuid taskukohasele ja üle-eestiliselt ühtsete soodustuspõhimõtetega piletitariifisüsteemile üleminekut (koos sõiduaudode maksupoliitika muutmisega), mis võimaldab vabanevaid ressursse panna omakorda ühistransporditeenuse kättesaadavuse ja kvaliteedi arendamisse.

⁴ https://www.mkm.ee/sites/default/files/lisa_1_arengukava_sisenduuring_itfoecd_ee.pdf

⁵ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/01_intervjuude_kokkuvotted_2020_03_17.pdf

Lisad

Tabel 1. Piletihinnad ja tariifid avalikel maakonnaliinidel 2017.a

Maakond	Tariif, €/km		Piletihind, €		Kuukaardi hind, €		Soodustus		Võrdlusandmed: reaalne piletihind sõltuvalt sõidu kaugusest							
	<20 km	> 20 km	Min	Max	Alates	Kuni	Pensionär	Õpilane	5km	10km	15km	20km	25km	30km	40km	50km
Harjumaa	5 tsooni		0,90	3,60	16,00	72,00			0,90	0,90-1,50	1,50	1,50	2,20	2,90	2,90	2,90-3,60
Hiiumaa	0,050		0,70	1,95					0,70	0,70	0,85	1,10	1,35	1,50	1,95	
Ida-Virumaa	0,048		0,45						0,45	0,48	0,72	0,96	1,20	1,44	1,92	2,40
Jõgevamaa	0,060		0,65	3,00					0,65	0,65	0,90	1,20	1,50	1,80	2,40	3,00
Järvamaa	0,064		0,80	3,00	24,93	82,45			0,80	0,80	0,95	1,30	1,60	1,90	2,60	3,00
Läänemaa	0,040		0,36						0,56	0,76	0,96	1,16	1,36	1,56	1,96	2,36
Lääne-Virumaa	0,056	0,047	0,65	2,56	8,00	16,00	tasuta (70+)		0,65	0,65	0,83	1,11	1,18	1,42	1,89	2,37
Põlvamaa	0,050		0,60	2,65	4,00	10,00			0,50	0,50	0,77	1,00				
Pärnumaa	0,054	0,043	0,55	2,30	7,00	14,00	kuupilet -45%	kuupilet -50%	0,55	0,55	0,80	1,10	1,30	1,50	1,90	2,30
Raplamaa	0,060		0,80						0,80	0,80	0,90	1,20	1,50	1,80	2,40	3,00
Saaremaa	0,050		0,55		8,00	13,00		0,4€; kuupilet 8€	0,55	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,25	2,75
Tartumaa	0,054		1,00	3,00					1,00	1,00	1,00	1,10	1,35	1,65	2,20	2,70
Valgamaa	0,050		0,65						0,65	0,65	0,75	1,00	1,25	1,50	2,00	2,50
Viljandimaa	0,060		0,60	2,50	17,00			kuupilet 10€	0,60	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,40	2,50
Võrumaa	0,045		0,60	3,00	17,00				0,60	0,60	0,70	0,90	1,15	1,35	1,80	2,25

Allikas: Maanteeamet/Ühistranspordikeskused

Tabel 2. Leibkonnaliikme kogukulutused ja kulutused transpordile tulukvintiili järgi aastas

		2012	2015	2016	2019	2015/2012		2019/2016						
Kulutuste liik	Tulukvintiil	Kulutused leibkonna liikme kohta aastas, €												
Kulutused kokku	I	2 143	3 009	3 264	3 606		40%		10%					
	II	2 703	3 731	3 948	4 500		38%		14%					
	III	3 163	4 328	4 608	5 357		37%		16%					
	IV	3 942	5 246	5 679	6 606		33%		16%					
	V	5 992	8 133	7 654	10 484		36%		37%					
Transport	I	202	294	345	425		45%		23%					
	II	246	391	352	457		59%		30%					
	III	294	493	490	778		68%		59%					
	IV	538	665	779	989		24%		27%					
	V	954	1 374	1 142	1 906		44%		67%					
..ühistransport	I	29	32	44	38		13%		-14%					
	II	44	37	47	44		-17%		-5%					
	III	51	49	66	73		-4%		12%					
	IV	77	79	99	126		3%		27%					
	V	142	150	178	269		6%		51%					
..bensiin, õlid	I	97	135	147	173		38%		18%					
	II	109	130	153	215		19%		40%					
	III	147	184	222	264		25%		19%					
	IV	245	246	266	296		1%		11%					
	V	426	408	332	444		-4%		34%					
..sõidukite soetamine, remont	I	77	127	155	215		66%		39%					
	II	92	225	152	198		144%		30%					
	III	96	261	202	441		171%		118%					
	IV	216	339	414	567		57%		37%					
	V	387	816	632	1 194		111%		89%					
										2012	2015	2016	2019	
										Osatähtsus kogukuludest %				Trend
										9,4	9,8	10,6	11,8	
										9,1	10,5	8,9	10,2	
										9,3	11,4	10,6	14,5	
										13,6	12,7	13,7	15,0	
										15,9	16,9	14,9	18,2	
										1,3	1,1	1,3	1,0	
										1,6	1,0	1,2	1,0	
										1,6	1,1	1,4	1,4	
										2,0	1,5	1,7	1,9	
										2,4	1,8	2,3	2,6	
										4,5	4,5	4,5	4,8	
										4,0	3,5	3,9	4,8	
										4,6	4,2	4,8	4,9	
										6,2	4,7	4,7	4,5	
										7,1	5,0	4,3	4,2	
										9%	10%	11%	12%	
										9%	10%	9%	10%	
										9%	11%	11%	15%	
										14%	13%	14%	15%	
										16%	17%	15%	18%	

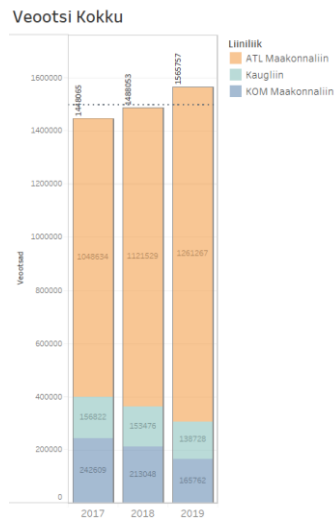
Allikas: Statistikaamet (LE211)

Tabel 3. Leibkonnaliikme kogukulutused ja kulutused transpordile aastas regiooniti

Kulutuste liik	Piirkond	2012	2015	2016	2019	2015/2012	2019/2016
		Kulutuste suurus, eurot				Muutus	
Kulutused kokku	Kogu Eesti	3 473	4 738	4 891	5 862	36%	20%
	Põhja-Eesti	4 019	5 393	5 508	6 639	34%	21%
	Kesk-Eesti	3 033	4 417	4 668	5 566	46%	19%
	Kirde-Eesti	2 404	3 354	3 556	3 918	40%	10%
	Lääne-Eesti	3 432	4 585	4 667	5 606	34%	20%
	Lõuna-Eesti	3 341	4 369	4 553	5 455	31%	20%
Transport	Kogu Eesti	428	612	599	859	43%	43%
	Põhja-Eesti	472	697	664	941	48%	42%
	Kesk-Eesti	381	632	650	1 001	66%	54%
	Kirde-Eesti	184	269	271	453	46%	67%
	Lääne-Eesti	514	686	649	798	33%	23%
	Lõuna-Eesti	457	570	581	852	25%	47%
Ühistransport	Kogu Eesti	65	67	83	102	2%	23%
	Põhja-Eesti	90	90	121	145	0%	19%
	Kesk-Eesti	51	48	52	71	-5%	36%
	Kirde-Eesti	27	27	31	49	-3%	55%
	Lääne-Eesti	..	65	63	68		8%
	Lõuna-Eesti	53	50	58	70	-5%	22%
Bensiin, õlid	Kogu Eesti	196	214	218	269	9%	23%
	Põhja-Eesti	217	222	228	261	2%	14%
	Kesk-Eesti	203	282	270	320	39%	18%
	Kirde-Eesti	66	85	123	122	28%	-1%
	Lääne-Eesti	218	260	218	287	19%	31%
	Lõuna-Eesti	214	209	221	319	-2%	45%
Sõidukite soetamine, remont	Kogu Eesti	166	332	298	489	99%	64%
	Põhja-Eesti	165,0	385,2	314,4	535,5	133%	70%
	Kesk-Eesti	127,1	301,7	328,3	610,7	137%	86%
	Kirde-Eesti	90,8	157,5	116,8	281,8	73%	141%
	Lääne-Eesti	...	361,0	367,8	442,4	...	20%
	Lõuna-Eesti	190,2	311,0	303,3	463,0	64%	53%

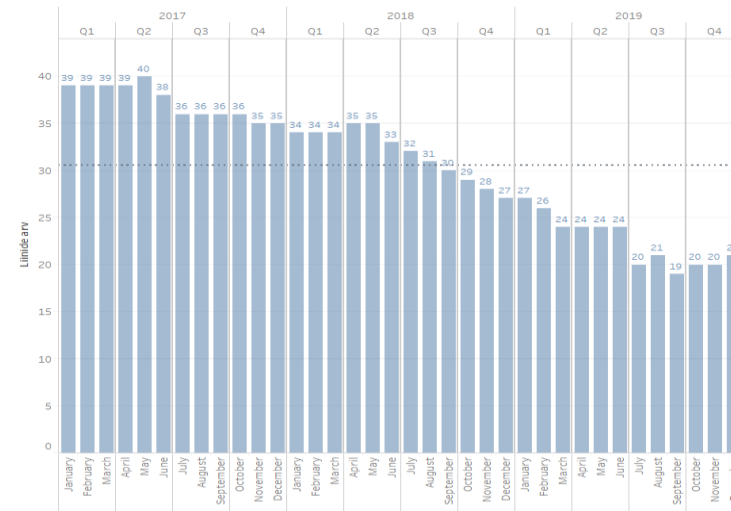
2012	2015	2016	2019	
Osatähtsus kogukuludest %				Trend
12,3	12,9	12,2	14,7	
11,7	12,9	12,1	14,2	
12,6	14,3	13,9	18,0	
7,7	8,0	7,6	11,6	
15,0	15,0	13,9	14,2	
13,7	13,1	12,8	15,6	
1,9	1,4	1,7	1,7	
2,2	1,7	2,2	2,2	
1,7	1,1	1,1	1,3	
1,1	0,8	0,9	1,2	
..	1,4	1,4	1,2	
1,6	1,1	1,3	1,3	
5,7	4,5	4,5	4,6	
5,4	4,1	4,1	3,9	
6,7	6,4	5,8	5,7	
2,8	2,5	3,5	3,1	
6,3	5,7	4,7	5,1	
6,4	4,8	4,8	5,9	
5%	7%	6%	8%	
4%	7%	6%	8%	
4%	7%	7%	11%	
4%	5%	3%	7%	
...	8%	8%	8%	
6%	7%	7%	8%	

Allikas: Statistikaamet

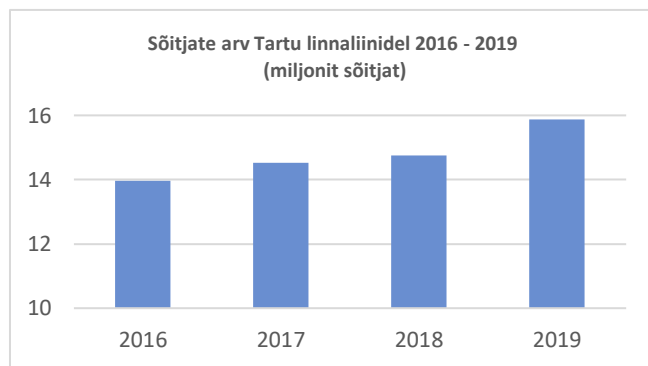


Veotste muutus teenusepakujate lõikes

Liinide arv - tulpdiaagramm

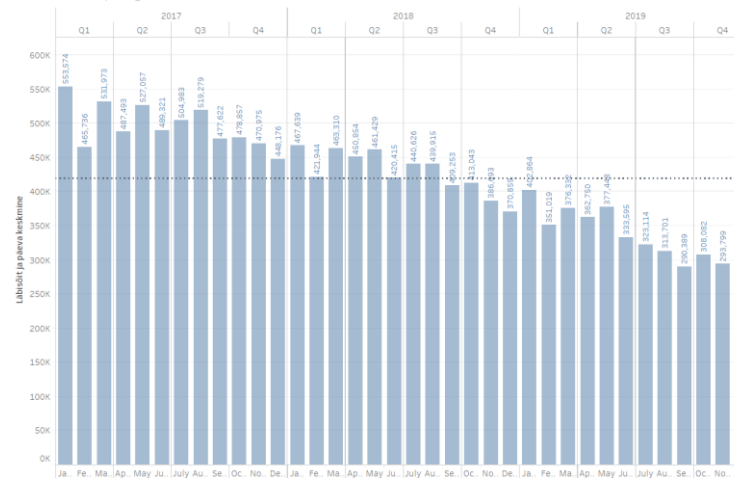


Maakonna kommertsliinide arvu muutus 2017-2019



Allikas: Tartu linnavalitsus

Liinimaht - tulpdiaagramm



Maakonna kommertsliinide veomahu muutus (läbisõit kokku, legendil vale tekst)

Tabel 4. Liinikilomeetrite maht (liiniläbisõit, km)

Aasta		Hiiumaa KOV	Ida-Viru ÜTK*	Jõgevamaa ÜTK	Järvamaa ÜTK	Kagu ÜTK	Põhja-Eesti ÜTK	Pärnumaa ÜTK	Saaremaa KOV	Tartumaa ÜTK	Valgamaa ÜTK	Viljandimaa ÜTK	KOKKU
2019		610 634	2 567 497	1 619 615	1 566 740	4 205 130	14 585 142	6 008 660	1 943 884	4 030 085	2 071 365	3 198 269	42 407 021
2018		575 261	2 658 746	1 444 403	1 481 485	4 100 449	12 866 008	5 268 088	1 792 839	3 708 322	1 997 458	2 994 181	38 887 240
2017		573 500	3 723 800	1 264 000	1 452 900	3 962 600	12 324 800	4 477 800	1 740 500	3 518 400	1 834 600	2 964 500	37 837 400
Vahe	km	37 134	-28 203	355 615	113 840	242 530	2 260 342	1 530 860	203 384	511 685	236 765	233 769	4 569 621
	%	6,5	-0,8	28,1	7,8	6,1	18,3	34,2	11,7	14,5	12,9	7,9	12

*2017 a andmetes sisaldub ka KOV rahastatud Kohtla-Järve linnaliinid, maakonnaliinide maht oli 2 595 700 liini-km

Tabel 5. Piletitulu laekumine, € aastas

Aasta	Hiiumaa	Ida-Viru	Jõgevamaa	Järvamaa	Kagu ÜTK	Põhja-Eesti ÜTK	Pärnumaa	Saaremaa	Tartumaa	Valgamaa	Viljandimaa	KOKKU
2019	0	0	36 259	0	0	3 261 655	589 201	0	0	0	37 831	3 924 946
2018	26 724	504 592	115 816	155 666	373 523	3 980 813	1 002 703	186 645	669 237	179 807	478 871	7 674 397
2017	54 876	1 000 860	158 070	315 828	855 867	4 702 786	1 355 552	387 717	1 328 855	322 760	933 600	11 416 771
Vahe	-54 876	-1 000 860	-121 811	-315 828	-855 867	-1 441 131	-766 351	-387 717	-1 328 855	-322 760	-895 769	-7 491 825
	-100	-100	-77	-100	-100	-31	-57	-100	-100	-100	-96	-66

Tabel 6. KOV eelarvest eraldatud toetused maakonnaliinide veeteenuse rahastamiseks, € aastas

Aasta	Hiiumaa	Ida-Viru	Jõgevamaa	Järvamaa	Kagu ÜTK	Põhja-Eesti ÜTK	Pärnumaa	Saaremaa	Tartumaa	Valgamaa	Viljandimaa	KOKKU
2019	0	0	0	0	0	469 678	48 897	0	0	10 566	65 874	595 015
2018	18 472	127 906	82 899	85 152	190 211	847 774	225 898	249	227 872	49 725	132 699	1 988 857
2017	39 200	233 000	152 100	201 500	228 700	1 236 500	531 500	2 000	384 175	68 586	170 100	3 247 361
Vahe	-39 200	-233 000	-152 100	-201 500	-228 700	-766 822	-482 603	-2 000	-384 175	-58 020	-104 226	-2 652 346
	-100	-100	-100	-100	-100	-62	-91	-100	-100	-85	-61	-82

Tabel 7. Maakonnaliinide liinikilomeetri toetus riigieelarvest, € aastas

Aasta	Näitaja	Ühik	Hiiumaa KOV	Ida-Viru ÜTK	Jõgevamaa ÜTK	Järvamaa ÜTK	Kagu ÜTK	Põhja-Eesti ÜTK	Pärnumaa ÜTK	Saaremaa KOV	Tartumaa ÜTK	Valgamaa ÜTK	Viljandimaa ÜTK	KOKKU keskm
2019	RET lkm kulu	€	0,99	1,13	1,11	1,12	1,06	0,83	1,37	1,19	1,07	0,98	0,96	1,074
2018	RET lkm kulu	€	0,90	0,83	0,93	0,90	0,87	0,57	1,22	1,03	0,77	0,82	0,77	0,873
2017	RET lkm kulu	€	0,75	0,43	0,77	0,70	0,64	0,53	0,97	0,80	0,45	0,64	0,57	0,658
Vahe		€	0,24	0,71	0,34	0,41	0,42	0,31	0,40	0,40	0,62	0,34	0,40	0,416
		%	32	167	45	59	65	59	41	50	136	53	70	70,55

Allikas: Maanteeamet

Tabel 8. ÜTKde administreerimis- ja korralduskulud 2017. a, 1000 €

Näitaja	Harjumaa	Hiiumaa	Ida-Viru	Jõgevamaa	Järvamaa	Läänemaa	Lääne-Viru	Põlvamaa	Pärnumaa	Raplamaa	Saaremaa	Tartumaa	Valgamaa	Viljandimaa	Võrumaa	KOKKU
ÜTK kulud	393,6	0	0	60,7	191,5	0	0	0	173,3	0	0	0	0	0	0	819,1
Piletikontrolli kulu	106	14,5	10	16	42,5	32,7	44,2	40,4	60,4	5,7	14,8	39,8	7,2	34,2	2,5	471
Projektide ja muu kulu	318	2,9	59,8	27,5	0	12,2	49,1	8,5	184	15	0	0	0	4,7	8,8	690,5
sh RET ÜTK-le	284	0	0	54,5	49,5	0	0	0	85,4	0	0	0	0	0	0	473,4
RET piletikontrolliks	106	15	10	11	42,29	32,7	44,247	40,629	60,4	4,8	10,8	39,8	7,179	34,2	0,5	459,6
RET projektideks ja muuks	318	5	59,8	27,8	30	12,2	49,142	8,524	184	12,6	0	0	0	4,698	8,8	720,6

Tabel 9. ÜTKde administreerimis- ja korralduskulud 2019. a, € aastas

Näitaja	Hiiumaa	Ida-Viru	Jõgevamaa	Järvamaa	Kagu ÜTK	Põhja-Eesti ÜTK	Pärnumaa	Saaremaa	Tartumaa	Valgamaa	Viljandimaa	KOKKU
Tööjõukulud	21 391	78 398	55 316	88 108	77 342	491 881	177 158	29 543	55 097	48646,74	56 271	1 179 152
Majandamiskulud	3 557	31 714	11 824	22 189	20 709	65 375	75 965	5 030	27 926	6247,23	8 529	279 066
Administreerimiskulud	679	12 455	2 558	4 191	6 539	9 848	15 650	0	8 140	1086,19	665	61 811
Lähetuskulud	610	240	84	0	466	2 479	2 965	397	1 347	691,94	144	9 424
Koolituskulud	181	0	305	320	178	5 445	112	0	400	0	0	6 941
Kinnistute, hoonete ja ruumide majandamiskulud	0	4 060	2 662	9 730	4 490	23 094	18 128	2 618	6 921	960	2 000	74 663
Rajatiste majandamiskulud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sõidukite majandamiskulud	1 533	3 976	2 132	5 873	4 206	13 351	4 715	956	4 163	0	1 062	41 967
Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kulud	79	1 763	4 084	2 076	2 029	9 606	5 349	0	1 163	2811,19	2 538	31 498
Inventari majandamiskulu	63	245	0	0	2 801	919	3 195	100	4 885	697,91	618	13 523
Muud kulud /nimetada/	412	8 976	0	0	0	632	25 852	960	906	0	1 500	39 239
Muu kulu, sh projektid	8 569	285 984	23 658	67 464	56 373	658 865	91 748	37 235	116 074	74678,1	0	1 420 649
Taotlus kokku	37 074	427 811	102 622	199 951	175 134	1 281 495	420 837	76 839	227 023	135 819	73 330	2 878 867
RET tekkepõhised kulud kokku	33 414	396 096	90 798	177 760	149 417	1 216 121	344 872	71 808	199 097	129 572	83 820	2 892 777
RET tekkepõhised projektid kokku	8 313	285 984	23 658	67 464	51 061	658 865	91 748	37 235	116 074	66 876	0	1 407 279
KOV tekkepõhised kulud kokku	10 921	33 861	7 800	2 760	1 600	160 208	112 182	0	0	21 981	13 820	365 133

Tabel 10. Avalike maakonnaliinide liiniveo kulud ja kulude katmise allikad tasuta ja pooltasuta maakondade lõikes 2017-2019

Tasuta maakonnad													
Aasta	RET	KOV	RET+KOV € kokku	PILETITULU	KOKKU	Sõitjad	Liini-km	Kogukulu/s õitja	RET+KOV €/sõitja	RET€/sõitja	Kogukulu/liini-km	RET+KOV €/liini-km	RET€/liini-km
2019	21 981 063	76 440	22 057 503	74 090	22 131 593	12 232 300	21 813 219	1,81	1,80	1,80	1,01	1,01	1,01
2018	16 522 829	915 185	17 438 014	2 690 881	20 128 895	11 190 100	20 753 144	1,80	1,56	1,48	0,97	0,84	0,80
2017	11 428 898	1 479 361	12 908 259	5 358 433	18 266 692	9 926 900	21 034 800	1,84	1,30	1,15	0,87	0,61	0,54
2017 vs 201	10 552 165	- 1 402 921	9 149 244	- 5 284 343	3 864 901	2 305 400	778 419	- 0,03	0,50	0,65	0,15	0,40	0,46
Pooltasuta maakonnad (Põhja-Eesti ÜTK+Pärnumaa)													
Aasta	RET	KOV	RET+KOV € kokku	PILETITULU	KOKKU	Sõitjad	Liini-km	Kogukulu/s õitja	RET+KOV €/sõitja	RET€/sõitja	Kogukulu/liini-km	RET+KOV €/liini-km	RET€/liini-km
2019	19 111 206	518 575	19 629 781	3 850 856	23 480 637	10 262 000	20 593 802	2,29	1,91	1,86	1,14	0,95	0,93
2018	12 605 046	1 073 672	13 678 718	4 983 516	18 662 234	8 324 600	18 134 096	2,24	1,64	1,51	1,03	0,75	0,70
2017	8 539 917	1 768 000	10 307 917	6 058 338	16 366 255	7 385 200	16 802 600	2,22	1,40	1,16	0,97	0,61	0,51
2017 vs 201	10 571 289	- 1 249 425	9 321 864	- 2 207 482	7 114 382	2 876 800	3 791 202	0,07	0,52	0,71	0,17	0,34	0,42

	Pooltasuline		Tasuta	
	Pooltasuline	Tasuta	Liini-km kohta	liini-km kohta
RET lisavajadus kokku 2019. a vrdl 2017	10 571 289	10 552 165	0,513	0,484
Indeksi mõju, €	3 421 633	3 188 919	0,166	0,146
Veomahu (Liini-km) muutuse mõju, €	3 692 749	675 982	0,179	0,031
Piletitulu muutuse mõju,€	2 207 482	5 284 343	0,107	0,242
KOV muutuse mõju, €	1 249 425	1 402 921	0,061	0,064