

Tasuta ühistransport ei meelitanud inimesi sõitma

Riigikontrolli auditist selgub, et tasuta maakondlik ühistransport on üpris kulukas ning pole suutnud uusi sõitjaid juurde meelitada.

Kui 2018. aasta juulis algas suuremal osal Eesti maakonna bussiliinidel tasuta sõit, pidi see tähendama enamat kui lihtsalt tasuta teenust. Ümberkorraldustega lubati tihedamat liinivõrku ja ühistranspordi tõsisemat vastuhakku autostumisele.

Transpordi arengukavas 2014–2020 seati eesmärk tõsta ühistranspordi kasutajate osakaal töölkäijate hulgas eelmiseks aastaks 25 protsendini või kõrgemale. Seda eesmärki ei ole praeguse korralduse ja elanikele tasuta transpordi võimaldamisega saavutatud.

Transpordiameti andmeil kasvas sõidukordade arv 2018. aasta 19,5 miljonilt 2019. aastaks 22,5 miljonini. Ameti hinnangul tähendab see ennekõike, et senised sõitjad hakkasid sagedamini sõitma. Oma mõju oli ka näiteks sularahapettuste tõttu varem statistikas kajastamata sõitjate lisandumisel ja kommertsliinide sulgemisel. Küll aga peatus ja stabiliseerus paariks aastaks ühistranspordi kasutajate osakaalu vähenemine ning see on positiivne.

Teine eesmärk oli muuta maakonnasise liikumine maa- ja piirkondade elanikele taskukohasemaks. Vaieldamatult on see oluline meede nendele madalama sissetulekuga maapiirkondade elanikele, kes ei pea tänu nulleurosele piletihinna kulu-

JANAR HOLM



riigikontrolli

tama arvestatavat osa oma palgast sõidule töökohta, koolitusele või perearsti juurde.

Maakondlikus ühistranspordis on oodata päris suurt riiklike kulude kasvu – lühikese aja jooksul võib eeldada kulude kolmekordistumist. Prognoosid näitavad, et rahavajadus maakondliku bussitranspordi korraldamiseks on 2021. aastal 52,1 miljonit eurot, mis järk-järgult suureneb 2024. aastaks 64,6 miljonini. Võrdluseks: 2017. aastal toetas riik maakondlikku bussitransporti 21,9 miljoni euroga.

Mittesõitjate eelistusi ei uurita

Lisaks piletihinna mõjutavad inimeste valikut paljud muud asjaolud. Otsene takistus ühistranspordi kasutamisel on ebastabiilne liinivõrk ning maakonnakeskuses vajalikke asjatoimetusi välistavad väljumisajad.

Küllap leiduks palju neid, kes oleks valmis maksma pileti eest, kui vaid buss kodu lähedalt läbi sõidaks ja teeks seda asjaajamist võimaldaval ajal. Samas tundub üsna lootusetu, et liinivõrku saab mittesõitjatele sobivamaks

teha, kui ühistranspordi liinivõrgu kasutamist analüüsitakse peamiselt sõitjate valideerimisandmete, bussijuhtide ja reisijate sisendi pealt. Paljudes piirkondades ei ole üldse uuritud nende inimeste vajadusi, kes praegu ühistransporti ei kasuta.

Transpordiameti andmetel kasvas maakondliku ühistranspordi liinikilomeetrite arv 2019. aastal, võrreldes 2018. aastaga, 11,8%. Liinikilomeetrite arvu suurenemine ja liini graafikute tihendamise ei tähenda alati ühenduste parandamist, vaid mõnel juhul ka seda, et suletud kommertsliini asemele tuli riigieelarvest rahastatav liin.

Kas Eesti suudab sellist süsteemi üleväl pida? Buss võib tasuta sõita, aga kui ta ei sõida sealt, kus inimesed elavad, või sõidab läbi üks kord päevas, ei pruugi see olla hea alternatiiv iseseisvale sõiduvõimalusele. Samas on iseseisva sõiduvõimaluse korraldamine paljudele hulga kallim, kui oleks mõistliku hinnaga bussipileti ostmine.

Nõudepõhise transpordi vajadus

Riigikontrolli järeldas auditi tulemusel, et esmajärjekorras tuleks tellida üleriigiline liikuvusuurring ning viia kõigis piirkondades läbi piirkondliku transpordivajaduse hindamine. Tähtis on teada saada, kus vajavad inimesed paremat ühendust, ning koostada sellele vastav liinivõrgu plaan. Alles siis on võimalik

hinnata vajadustele vastava liinivõrgu kulu ning seda, kas tasuta maakondlik ühistransport on üldse riigile taskukohane. Võimalik, et raha tuleks suunata hoopis liinivõrgu sobivamaks muutmiseks ja tagada tasuta sõit neile, kellele see on toimetulekuks hädavajalik.

Arvestades Eesti võrdlemisi suuri hajaasustuspiirkondi, kus sõidunõudlus on väiksem, võib iga piirkonnas elava inimese liikumisvajaduse rahuldamine liinibussiga kujuneda riigile väga kulukaks. Ühe maakonnaliini reisija vedamise keskmine kulu oli 2019. aastal 6,31 eurot, kuid on mitmeid bussiliine, kus ühe sõitja sõidukord maksab üle 100 euro.

Alternatiivne võimalus on pakkuda hõreda asustusega piirkondades riigi rahastatavat, nõudmisel põhinevat transpordi või teisi paindlikke lahendusi. Nõudeliinide alternatiivsed liikumisvõimalused on näiteks ebaregulaarsed transporditeenused, mille puhul ei järgita fikseeritud marsruuti või ajakava, vaid korraldatakse vedu lähtuvalt inimese vajadusest: sotsiaaltransport, taksoteenus, kogukonna sõiduki kasutamise võimalus, sõidujagamine. Need lahendused võivad esmapilgul tunduda korralduslikult keerukad, kuid hästi kavandatud lahenduste puhul on nad tegelikus soodsamad ning inimesele sobivamad.

Lõpetuseks. Kas Eesti riik on nii suur, et meil on tarvis maakondlikku ühistransporti korraldada panna üheksa ühistranspordikeskust ning kaks vallavalitsust? Pole mingit põhjust klammerduda maakonnapõhiste ühistranspordikeskuste külge, eriti kui igapäevane liikumine käib üle maakonnapiiride.

Maakondlikus ühistranspordis on oodata päris suurt riiklike kulude kasvu – lühikese aja jooksul võib eeldada kulude kolmekordistumist.



PANIN TÄHELE

Lõppenud talvele võib talispordisõber ülima rahuloluga tagasi vaadata. Detsember rõõmustas nädalase lumeta külmaga, kui sai looduslikel veekogudel uisutada. Päästameti suurepärase töö tulemusena võis talv otsa kaardilt vaadata, kus jää kannab.

Eriline tänu Viljandi Rattaklubile, kes sealsetel järvedel radu lahti hoidis. See elamus tasub kindlasti kohalesõitu ka kaugemalt. Mis ei varjuta ega asenda muidugi väiksemate liiväljade panust kohtadel.

Terviseradade hooldajaid tahtsin kiita juba läinud aastal, kui oligi vaid kahel päeval suusailma. Meil Jüris olid siis praktiliselt reaalsel kohal ka nii uisu- kui klassikarajad sees. Sel aastal käisin mitmel pool mujalgi ja rajameistrid tuleb tunnustada Nõmmest Jõulumäeni.

MARI KARTAU

TUTTAV TUNNE

Ja elamegi viirusega koos

Aasta on möödas koroonapandeemia jõudmisest Eestimaaale ja ma ei tea, kas mulle ainult tundub, aga inimesed harjuvad suurte elukorralduslike muutustega väga kiiresti. Ma ütlesin, ohtlikult kiiresti ning praegu võetakse viirust juba vaata et igapäevase normaalsusena.

Kuigi tegelikult on olukord koroonarindel praegu palju hullem kui läinud aasta kevadel, ei näi reaalselt kõikjal varitsev viiruseoht enam kedagi kuigivõrd erutavat. Kunagine paanika on asendunud ükskõiksusega, teinekord lausa hoolimatusega.

Juba eelmise aasta suvel hakkasid tohtrid rääkima, et koroonaviirus ei kao niipea ja meil tuleb hakata õppima sellega koos elama. Nüüd kui aeg on

pea aasta võrra edasi veerenud, võiks juba näha olla ka tulemust, kui võrd me siis oleme õppinud viirusega elama, seda vältima ja sellega hakkama saama.

Julgen öelda, et ega ole ikka küll. Alguses enam-vähem tõsisest aruteludest COVID-19 ohtlikkuse üle on saanud arstide tööd halvustavad väljaütlemised. Kuni selleni välja, et viirust pole üldse olemas, maski ei ole vaja kanda ja vaktsineerimine on saatana. Selliste mõtteavaldustega saavad päeva valgele tulla ainult inimesed, kellest endast või lähedastest on nakatumine (esialgu!) veel mööda läinud.

Me ei ole õppinud viirusega koos elama, küll aga oleme hakanud seda alahindama. Keeruline on ju ettevaatlikkust säili-

AIN ALVELA



ajakirjanik

tada, kui aasta on juba möödas ja mina olen ikka veel terve.

Tõsi on, et ega vastuolulised soovitused ja keelud, mida valitsuses istuvad otsustajad välja saavad, meil viirusega koos elamise harjutamist lihtsamaks tee. Siinkohal aitab eelkõige ikka endale aru andmine, et kas või solidaarsusest ühiskonnana ja austusest ligimeste vastu panemine välja minnes maski ette ning lähen vaktsineerima, kui kutsutakse.

KOLUMN

TAUNO VAHTER



Metsamees ei pruugi hipsterist ehedam olla

Nagu kõigil kriisiaegadel, on ka praegu hakatud jälle rääkima sellest, et ekstreemsetes olukordades tuleb välja inimeste tõeline iseloom. Peab tunnustama, et jutud kellegi või millegi tõelise iseloomust on mulle alati tundunud lihtsustav jama.

On muidugi tõsi, et kriisiolukordades võib inimene käituda täiesti teisiti kui argipäeval, ning on inimesi, kes suudavad siis käituda õilsamalt või enesekesksamalt, näidata teistele eeskujut, hoida moraali üleväl, või siis täielikult ära halvata ja hoopis õhutada paanikat. Sarnase teemaga tegeleb näiteks rootsi režissööri Ruben Östlundi film “Vääramatud jõud”, kus suusakeskust tabanud laviinis pereisa jätab oma pere ning pistab üksi jooksu, nii et hiljem lööb see templi kogu pere elule.

Niisiis, inimesed ei suuda kõigis olukordades instinktiivselt käituda sama väärikalt, kuid natuke keerulisem on küsimus, kas just inimeste elu kõige halvemad hetked määravad kõige rohkem nende olemuse. Kipun rohkem uskuma seda, et kui sa kellegi kohta ühtegi sarnast lugu ei tea, siis sa lihtsalt ei tunne neid veel piisavalt hästi. Inimesed on olemuselt piisavalt keerulised, et neid ei peaks taandama ühele väga lühikesele lihtsustusele.

Mõttetu vastandamine

Omamoodi on sellises inimeste lahterdamises midagi sarnast lõpliku töö ja autentsuse otsimisega. Mõelgem näiteks praegu võrdlemisi haruldasele teemale, reisimisele. Igasugused reisireklaamid ning reisisaated toonitavad tihti, et nend pakuvad või kirjeldavad autentset ja ehedat elamust.

Autentsuse liigse otsimisega võib halvemal juhul kaasneda see, et kedagi hakatakse pidama teisest paremaks.



Sarnaselt inimestega, kes üritavad ennast paljudes olukordades näidata kellenagi, kes nad tegelikult ei ole, on ka erinevate paikadega. Me kõik oleme kuulnud lauseid nagu “Moskva ei ole Venemaa”, “Tallinn ei ole Eesti”, “Ouagadougou ei ole Burkina Faso” jne. Oma tõde on selles olemas, sest isegi väikeses paikades leiab lähemalt vaadates üsna suuri erinevusi.

Kiiremat arengut ja rahaga üles ehitatut vastandatakse alati sellele, mis kauem püsinud samasugusena.

Erinevused on kohati suured ja kõigile näha, aga arutelu läheb ohtlikuks sel hetkel, kui erinevuste võrdlemise asemel kuulutatakse üks neist ainuõigeks. Näiteks kui võtame lause “Moskva ei ole Venemaa” (või analoogi ükskõik millises teisest maailma riigist), on selles varjund, et mingi müstiline autentsus ja rahvusromantiline maa sool peitub üksnes väikeses asulates ja külates. See on mõttetult vastandav kirjeldus, millel pole tegelikkusega väga palju pistmist – autentne venelane, eestlane või tongalane võib täpselt sama moodi olla nii linnahipster kui metsamees.

Rahvatantsudki on üsna uued

Autentsuse liigse otsimisega võib halvemal juhul kaasneda see, et kedagi hakatakse pidama teisest paremaks ja ajaloost teame, mis siis võib juhtuda. Muidugi ei pruugi motiivid olla alati üldse nii halvad, vahel on need lihtsalt rahvusromantilisest, aga kui ma näiteks kuulen järjekordset vihast kirjeldust, kuidas keegi on julgenud kokku panna kahe kihelkonna rahvariideid, siis tundub see ülereageerimine. Välismaa turistid võivad ju tantsupidu vaadates uskuma jääda, et näevad tuhande aasta vanuseid tantsu, aga meie teame, et tegelikult on need üsna uued.

Me teame ka lugusid, kuidas eksootilisemates maades turistibusside saabudes T-särgid kaovad ja otsitakse välja kõrtest seelikud, kui turistid saaksid kätte kohustusliku pildi. Mul ei ole statistikat, kui palju Kihnus ümber riietatakse järgmise National Geographicu fotograafi tarvis, aga loomulikult esineb ka seda. Liigse autentsuse otsimise abil võiks leppida sellega, et pilt ongi kirjum.