

TARTU ÜLIKOOLI NARVA KOLLEDŽ
ÜHISKONNATEADUSTE LEKTORAAT

Jekaterina Kazakova

PÕHJAMAADE JA EESTI VABARIIGI ÜHISTRANSPOORDI KORRALDAMISE
VÕRDLEV ANALÜÜS JA SELLE RAKENDAMISE ASPEKTID NARVAS

Lõputöö

Juhendaja MSc (õigusteadus) Eduard East

NARVA 2013

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

.....

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. TRANSPORT JA TRANSPORDISÜSTEEM	6
1.1 Transport ja transpordisüsteem: mõiste, liigid ja roll.....	6
1.2 Transpordi arendamise otstarve.....	7
1.3 Transport Euroopa Liidus.....	8
1.4 Eesti ja Euroopa Liidu ühtne transpordipoliitika.....	9
1.5 Ühistransport Soome Vabariigis, Taani Kuningriigis ning Norra Kuningriigis. võrreldes Eesti Vabariigiga.....	10
1.5.1 Soome Vabariik.....	10
1.5.2 Taani Kuningriik.....	11
1.5.3 Norra Kuningriik.....	13
1.5.4 Eesti Vabariik.....	14
1.6 Ühistranspordi infosüsteemi loomine.....	18
1.7 Ühistransporti reguleerivad õigusaktid.....	19
1.7.1 Ühistranspordiseadus.....	19
1.7.2 Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri.....	20
1.7.3 Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole.....	20
2. ÜHISTRANSPORDI OLUKORD EESTIS	22
2.1 Ühistranspordi teenuse osutamine Tallinnas.....	23
2.2 Ühistransporditeenuse osutamine Tartu linnas.....	26
2.3 Eesti transpordi arengukava 2006-2013.....	28
3. ÜHISTRANSPORDI OLUKORD NARVA LINNAS	32
3.1 Ühistranspordi teenuste osutamine Narva linnas.....	32
3.2 Sõidusoodustused.....	34
3.3 Finantseerimine.....	35
3.4 Ühistranspordi arendamine Narva linnas.....	37
3.5 Järeldused ja nende analüüs ning ettepanekud.....	39
KOKKUVÕTE	43
SUMMARY	45
KIRJANDUS	47

SISSEJUHATUS

Transport tervikuna on iga riigi “veresoonte” süsteem, mis üldistatud kujul koosneb mitmest transpordi liigist ja logistilisest jaotusest. Antud fookuseerib autor tähelepanu reisijate veole ühissõidukitega ja konkreetsemalt bussidega, mis on üks ühistranspordi liikidest. Vastavuses ühistranspordiseaduse § 2 punktile 3 “ühissõiduk on ühistransporditeenuse osutamiseks ettenähtud buss, sõiduauto, tramm, trollibuss, reisirong, rööbasbuss, reisilaev, reisiparvlaev, väikelaev, õhusõiduk või muu mootori jõul liikuv transpordivahend”. Lähtuvalt Ühistranspordiseadusest § 4 kavandavad ja korraldavad ühistranspordi valla- ja linnavolikogu ning valla- ja linnavalitsus, maavalitsus, Maanteeamet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Vabariigi Valitsus, vajaduse korral kaasates omavalitsusüksuste liite ning vedajaid ja vedajate ühendusi.

Ühistranspordi funktsioneerimine on oluline ettevõtete ja sotsiaalsete struktuuride toimimise seisukohalt, ehk inimeste jõudmiseks nii tööle kui ka näiteks haiglatesse, koolidesse, lasteasutustesse ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutustesse jne. Selle tulemusena saab väita, et efektiivne bussiliiklus kui ühistranspordi osa on majandus- ja sotsiaalarengu üheks nurgakiviks. See tagab ka regionaalselt tasakaalustatud arengut sidudes maapiirkonnad tõmbekeskustega. Läbimõeldult korraldatud transport, mis lähtub majanduse, maakasutuse, keskkonnakaitse ja sotsiaalsfääri edendamise nõuetest, toetab teiste eluvaldkondade arengut (Karja 2012). Samal ajal, kui ühistransporditeenuste osutamise kvaliteet hakkab langema, reisijatel võib tekkida „transpordiväsimus“. Teadlased on tõestanud, et 10 minutiline sõitmine ülerahvastatud ühistranspordis põhjustab inimestel tööjõu tootlikuse langust (Spirin 2012: 27).

Sellest tulenevalt teostatakse töös bussidega seonduvat laiemat ühistransporditeenuse analüüsi. Uurimiseks on võetud sõitjaveo korraldamine avaliku teenindamise lepingu alusel. Oluline on mõista, kuidas ühistranspordi teenust tagatakse elanikkonnale vajalikul määral just riigi ja kohaliku omavalitsuse tasandil. Nimetatud ühistranspordi korraldamine tähendab eelkõige avaliku funktsiooni, st avaliku sektori kohustust tagada inimeste liikumist.

Käesoleva töö objektiks on Narva linnas avaliku teenuse lepingu alusel bussidega osutatav ühistransporditeenus. Probleemseks kohaks on siin selle teenuse majanduslik efektiivsus ehk makstava toetuse (dotatsiooni, subsiidiumi) ja teenuse mahu tasakaal. Narva

linna subsiidium peaks katma piletitulust ülejäävat teenuse omahinna kulu. Kuidas ratsionaalsemalt korraldada nii, et kasvaks piletitulu ja väheneks toetus?

Lähtudes toodud Narva linna probleemast peab autor aktuaalseks uurida dotatsiooni maksmise erinevaid meetodeid ning nende rakendatavuse mõistlikust Narva linna kontekstis, mis ongi töö eesmärgiks.

Eesmärgi saavutamiseks püstitatakse järgnevad ülesanded:

- uurida erinevaid toetuse maksmise võimalusi ning selgitada transpordi valdkonnaga seotud informatsiooni (arengukavad, õigusaktid, rakendatud süsteemide analüüs);
- kirjeldada Narva linna ühistranspordi olukorda ja teha ettepanekud linna huvide ja majanduslikust optimaalsusest tuleneva toetuse maksmise meetodi või nende kombinatsiooni rakendamiseks.

Püstitatud ülesannete saavutamiseks ja uurimise objektiivsuse ning rakendatavuse tagamiseks on töö jaotatud kolmeks osaks ning ülesehitatud järgnevalt.

Esimene osa annab ülevaate transpordisüsteemist, selle arendamise loogikast ja Euroopa Liidu ning Eesti Vabariigi transpordipoliitikast, valdkonda reguleerivatest õigusaktidest. Samas on analüüsivalt toodud näited Põhjamaade: Soome Vabariigi, Taani Kuningriigi ja Norra Kuningriigi bussiteenuse süsteemide toimimisest.

Teine osa tutvustab Eesti transpordi arengukava 2006-2013 ja selgitab Tallinnas ning Tartus rakendatud toetuse maksmise põhialuseid (meetodeid).

Kolmas osa annab ülevaate ühistransporditeenuse osutamisest Narva linnas, kehtivast finantseerimisest ja sõidusoodustustest. Autor jõuab järeldusteni, missuguste dotatsioonide kasutamise kombinatsiooni saaks rakendada Narva linnas lähtudes kohaliku omavalitsuse huvide ja majanduslikust optimaalsusest.

1. TRANSPORT JA TRANSPORDISÜSTEEM

1.1. Transport ja transpordisüsteem: mõiste, roll ja liigid

Transport - (ladina trans ('üle') ja portare ('kandma')) ehk veendus on inimeste, materjalide teisaldamine, üleviimine ühest kohast teise.

Transport jaotatakse alljärgnevateks:

- maismaatransport (loomtransport, autotransport ja raudteetransport);
- veetransport (meretransport, siseveetransport);
- õhustransport (lennustransport);
- torustransport (nafta- ja gaasijuhtmed, veejuhtmed ja kanalisatsioon);
- energiaülekanaliinid;
- suborbitaalne transport.

Nii kaupu kui reisijaid veetakse erinevate transpordiliikidega, millest igal on positiivsed ja negatiivsed küljed. Nii näiteks autotransport võimaldab inimesi ja kaupu vedada „uksest ukseni“, autoga saab vedada väiksemaid kaubakoguseid.

Raudteetransport on vedude madala omahinnaga, aga saab tulemuslikult toimida ainult koostöös auto- või meretranspordiga, nafta veol ka torustranspordiga.

Veetranspordi eelised on mereteede piiramatul läbilaskevõime ning laevade suur mahutavus ja kandevõime. Puuduseks on see, et sadamate ja merekanalite ehitamine ning korrahoid on kallis.

Õhustranspordi (sel juhul lennundus) plussideks on kiirus ja võimalus vedada kaupu ja inimesi peaaegu igasse maailmanurka. Puuduseks on kallis omahind ja ilmastikuoludest sõltuvus.

Torustranspordiga on võimalik kaubavedu täielikult automatiseerida, vaid vedada saab ainult vedelikke ja gaase (Vidinjova 2003).

Ühistranspordi majanduslik ja sotsiaalne roll seisneb reisijateveo ja nende käsipagasi teenuse osutamises. Ühistransport kuulub rahvastiku teenindussektorisse.

Avalikud suhted, mis on tekkinud reisijateveo alal transporditegevuse erinevate osalejate vahel, nimetatakse transpordisuheteks. Transpordisuhete subjektid on reisijad (füüsilised

isikud), kes lepingust (piletist) lähtuvalt või teiste õiguste alusel, kasutavad transpordivahendit reisimiseks ja pagasi veoks, samuti kasutab teisi pakutavaid vedaja teenuseid (Spirin 2012: 9).

Ühistransporditeenuse osutamiseks tegevusluba omav äriseadustikus nimetatud ja äriregistrisse kantud ettevõtja või seaduse alusel teise registrisse kantud juriidilised isikud nimetatakse vedajateks (Ühistranspordiseadus § 2 p 2). Riik, maa- ja kohalikud omavalitsused on ka transpordisuhete osalejad (Spirin 2012: 9).

1.2. Transpordi arendamise otstarve

Ühistranspordi kvaliteet peegeldab üldist kohaliku omavalitsuse elukvaliteeti, hästi toimiv ühistransport hoiab kokku ressursse ja vähendab transpordi mõju nii kohalikule kui globaalsele keskkonnale. Ühistranspordi arendamine ei peaks olema eesmärk iseenesest vaid vahend efektiivse juurdepääsu võimaldamiseks kõikidele elanikkonna rühmadele ning meeldiva linna elukeskkonna saavutamiseks.

Ühistranspordi ja kergliikluse suunatud investeringud parandavad transpordisüsteemi mugavust ning ohutust tervikuna ja teevad selle keskkonnasõbralikumaks ja kasutajatele taskukohasemaks – nii avalikule sektorile kui ka erasektorile. Näiteks maakasutuselt on buss 5 korda ruumisäästlikum kui auto. Seetõttu suudab ühistransport kitsastes linnatüüpides vedada mitu korda rohkem reisijaid, kui seda suudavad autod (Jüssi 2004: 7-15).

Autostumisele mugavamaks linn, nagu praegu kõik Eesti linnad ja eriti Tallinn, neelab aastas palju rahavahendeid teede ümberehitamiseks ja laiendamiseks. Nii auto omamine kui ka autokeskne infrastruktuur koos kiirteede, mitmetasandiliste ristmike ja parkimismajadega on paratamatult kallis, isegi praeguses situatsioonis, kus autokasutaja ei maksa kinni kõiki ei otseseid ega negatiivsest keskkonnamõjust põhjustatud kulusid. Seda sellel lihtsal põhjusel, et kütuseaktsiisist ei jätku piisavalt teederemondiks, rääkimata väliskulude katmisest (Eesti Rohelise Liikumise infoportaal).

Kui vähendada autostumist ning suurendada ühistranspordi kasutamist, siis:

- on võimalik vältida linna ummistumist;
- vähendada parkimiskohti tänavatel ja hoovides;
- vabanev ruum jätta ühistranspordiradade, jalgrattateede või haljastuse alla;

- toetada jalgrattaliiklust;
- linn muutub keskkonnasõbralikumaks (Jüssi 2004: 13-18).

Eeltoodust lähtuvalt teeb autor kokkuvõtte, et ühistransport on vajalik arendada igapäevaste inimeste vajaduse rahuldamiseks, keskkonna säästmiseks (autosõitjad ei ole õhu saastamise eest rohkem kaitstud, vaid saavad reeglina 30% rohkem saastet kui jalakäijad või jalgratturid) ja liikluse rahustamiseks (autovabade tsoonide rajamine, maanteed turvalisuse parandamine jne).

1.3. Transport Euroopa Liidus

Euroopa Liidu juhtorganite (Komisjon, Ministrite Nõukogu, Parlament jne) tegevus on reguleeritud Rooma kokkuleppega, mida perioodiliselt täiendatakse uute lepetega (nagu näiteks Maastrichti kokkulepe aastast 1992)

Rooma kokkulepe määrab kindlaks Ühenduse transpordipoliitika põhialused. See kokkulepe baseerub kaupade, teenuste, kapitali ja tööjõu vabal liikumisel ja siseturu loomisel. Lepe kinnitab ka TEN-ide (Trans European Networki) loomise. Antud dokument on Euroopa Ühendusse kuuluvatele riikidele omamoodi ühistranspordi „põhiseadus”, mis määrab põhiprintsiipe jättes liikmesriikidele siseturu otsustamise vabaduse.

Antud töö seisukohalt tuleb märkida EL Roheline raamat „Kodanike võrgustik - ühistranspordi potentsiaal Euroopas” (edaspidi Roheline raamat) avaldati 1995. aastal. See dokument kasvas välja üha rohkem kinnitusi saavast tõdemusest, et sõiduautoliikluse kasv põhjustab EL maades üha rohkem ummikuid, keskkonnaprobleeme ja liiklusõnnetusi. Rohelises raamatus öeldakse, et „reisijateveo probleemidele integreeritud lahenduste leidmine on riiklike, regionaalsete ja kohalike omavalitsuste ülesanne. Mõnele ühistranspordisüsteeme puudutavale probleemile võib vastuseid leida Ühenduse tasemel. Eriti rõhutatakse seal, et EL teaduslikel ja arendusprogrammidel, regionaalpoliitikal, tehnilisel ühtlustamisel ja TEN-idel on oma mõju ka ühistranspordile. Peale selle mõjutavad ühistransporti ka turegulatsioonid, avaliku sektori teenused ja riiklikud dotatsioonid (Jüssi 2005: 1-10).

1.4. Eesti ja Euroopa Liidu ühtne transpordipoliitika

1.mai 2004.aastal astus Eesti Euroopa Liitu. Seoses sellega viimaste aastate jooksul on Eestis pidevalt täiustatud ühistransporti reguleerivaid õigusakte. Seda on tehtud kahel põhjusel: esiteks - Euroopa Liidu direktiivide ja määruste harmoniseerimiseks ning teiseks - sõitjateveo täpsemaks reguleerimiseks.

Euroopa Liidu liikmesriigina on Eestil vaja kohandada oma transpordipoliitika vastavalt Euroopa Liidu ühtsele transpordipoliitikale. Ülaltoodud transpordipoliitika on ühisturu toimimise alus. Transpordisektoris pööratakse erilist tähelepanu õiglase ja tõhusa hinnakujundamise kontseptsioonide arendamisele, liiklusohutuse parandamisele ning raudtee- ja lühi- merevedude edendamisele.

Euroopa Liidu transpordipoliitika eesmärk on luua säästev transpordisüsteem, tagamaks elanikkonnale vajalikud liikumisvõimalused vähimate kuludega ühiskonna jaoks. Euroopa Liidu liikmesriigina on Eestil võimalus kasutada transpordi infrastruktuuri arendamiseks Ühtekuuluvusfondi ning Euroopa Regionaalarengu Fondi vahendeid (Tomson 2005: 197-203).

Tabel 1. Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi toetuse maht Eesti transpordisektorile

PERIOOD	EUROOPA REGIO- NAALARENGU FOND	ÜHTEKUULUVUSFOND
2004-2006	0,418 mld krooni	2,34 mld krooni
2007-2013	1,88 mld krooni	8,22 mld krooni
Subsiidiumide kasv	3,7 korda	3,3 korda

Võrreldes teiste EL riikidega kasutatakse Eestis ühistransporti suhteliselt palju. Eestis on ühistranspordi osakaal reisijakäibes umbes 1/3, Euroopa Liidus on alla veerandi. Mõningates riikides on ühistransport jätud turu reguleerida. Euroopa Liidu suurte linnade ühistranspordi toetused ulatuvad keskmiselt 55%-ni teenuse maksumusest. Linnade lõikes on toetuste osatähtsus suuresti varieeruv. Näiteks Roomas moodustab see 90%, kuid Dublinis vaid 4% kogu kuludest. Eesti kohaliku reisijateveo (buss, troll, tramm) puhul on see 52-56% vahel. Samas tuleb märkida, et Eestis ei kata toetused bus-side amortisatsioonikulused ning sotsiaal-majanduslikust situatsioonist tuleneva madala

piletuluga ei võimalda investeerida busside uuendamisse. See on ka peamiseks põhjuseks, miks Eesti teedel sõidavad paarikümneaasta vanused bussid.

Iirimaa, Taani ja Suurbritannia ühistransport on vabastatud käibemaksust ja ettevõtja saab tagasi kütuste pealt makstud aktsiisimaksu. Kreekas ja Itaalias on rakendatud ühistransporditeenustele tavalist käibemaksumäära. Soomes, Rootsis, Prantsusmaal, Austrias, Saksamaal, Hollandis, Luksemburgis, Hispaanias ja Belgias on rakendatud alandatud käibemaksumäära (Tomson 2005: 203).

1.5. Ühistransport Soome Vabariigis, Taani Kuningriigis ning Norra kuningriigis võrreldes Eesti Vabariigiga

Ühistranspordi eesmärgid realiseeritakse strateegiliste arengukavade ja vastavasisuliste õigusaktide kaudu. Käesolevas osas vaatleme Eesti ühistransporti võrdluses Soome Vabariigi, Taani Kuningriigi ja Norra Kuningriigi ühistranspordiga, mis võimaldab analüüsida meie olukorda nende riikide kogemuse vaatenurgast. Ühistransporditeenuste osutamise korraldamisel on kõigis analüüsitud Põhjamaades olulisim roll kohaliku omavalitsuse üksustel. Samas pakuvad need riigid kolme erinevat võimalust selleks, millisel moel jagada ühistransporditeenuse osutamise korraldamine kohaliku ja regionaalse tasandi vahel.

1.5.1. Soome Vabariik

Soome pealinnaregioonis ühistranspordi korraldav organisatsioon HSL (Helsingin seudun liikenne) näeb oma tegevuse keskse eesmärgina kasvatada ühistranspordi ning jalgratta- ja jalgasiliikumise osakaalu liikluses. Eesmärki loodetakse saavutada pakkudes laia katvusega, kiiret ja õigeaegset ühistransporditeenust võrrelduna sõiduauto kasutamisega soodsaima hinnaga. Soome pealinnaregioonis on ühistranspordi korraldamiseks loodud spetsiaalne vallaliit. Kuni 2009 aasta lõpuni korraldas ühistransporditeenuse planeerimist ja osutamist pealinnapiirkonnas õigusaktist „Laki Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta” tulenevalt pealinnapiirkonna koostöönõukogu (YTV) ja selle struktuuriüksus YTV Liikenne. YTV Liikenne vastutas bussitranspordi korraldamise eest pealinnapiirkonna linnades, välja arvatud Helsingi linna kohalikud bussiliinid (Geomedia OÜ 2010: 21).

Olukord Soomes on sarnane Eestile, kus keskset ühistranspordiseadust (Joukkoliikennelaki) täiendab raudteeseadus (Rautatielaki) ning ühistranspordi korraldamise eest vastutavad esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksused – vallad.

Autor peab Soome Vabariigi ühistranspordi süsteemi positiivsemaks küljeks selle maksimaalset inimsõbralikkust kasutaja seisukohalt, mis väljendub ühtses piletisüsteemis vähemalt ühe piirkonna piirides. Eesti Vabariigis arvestades riigi kompaktsust ja info-tehnoloogilisi arenguid oleks antud lähenemine üsna hästi rakendatav vähemalt maakondade piirides. Praegu seda tehakse iga vedaja tarkuse tasemel, mis tähendab nii ressursside kulutamist, ebamugavusi reisijatele, kui ka selge andmebaasi puudumist. Samas on oluline, et teenus osutatakse konkurentsitingimustes, mis võimaldab parimal viisil ühendada ühiskonna nõudmisi ja erasektori efektiivsuse toimet.

1.5.2. Taani Kuningriik

Kõige enam on ühistranspordi valdkonna seadusandlik raamistik killustatud Taanis, kus on eraldi toimivad transpordikompaanide seadus (Lov om trafiksselskaber), raudteeseadus (Bekendtgørelse af lov om jernbane); metroo-firma-seadus (Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S), bussiseadus (Bekendtgørelse af lov om buskørsel), Cityringi-seadus (Lov om en Cityring).

Taanis on olulisemad ülesanded antud kommuunidele ja regioonidele ühiseks täitmiseks. Taani regioonide ülesanne on luua transpordiettevõtted, mis korraldavad bussiliiklust, kehtestavad piletisüsteemi ja – hinnad, sõiduplaanid, tegelevad ühistranspordi planeerimisega, kohaliku rongiliikluse (lokalbanen) korraldamisega ja puudega inimeste transpordi küsimustega. Kommuunid peavad seadusest tulenevalt osalema regionaalsetes transpordiettevõtetes ja finantseerima kohalikku bussitransporti. Riiklikud toetused üldjuhul puuduvad. Kommuunid koostavad ettepanekud kohaliku liinivõrgu osas, hooldavad bussipeatusi ja terminale, vastutavad teenuse kvaliteedi eest (Geomedia OÜ 2010: 19-22).

Kopenhaageni kommuuni liikluse ja keskkonna arengukava (uuendatud 2009. aastal) olulisemaks eesmärgiks on vähendada märkimisväärselt transpordist tulenevat keskkonnakoormust. Prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi arendamine. Kopenhaageni linnavalitsuses tegeleb ühistranspordi valdkonnaga Tehnika- ja keskkonnaadministratsiooni liikluskeskus, väiksemates pealinnaregiooni kommuunides eraldi struktuuriüksu-

sed puuduvad. Taani pealinnaregiooni (Region Hovedstaden) administratsioonis tegeleb ühistranspordiga Regionaalarenguüksus, mis lisaks koostöö organiseerimisele ja regionaalsete liinide tellimisele keskendub strateegilistele küsimustele ja transpordiuuringute tellimisele.

Kopenhaageni linnaregiooni ning Sjaellandi regiooni ühine transpordiettevõtte Movia on jaotanud teenuspiirkonna 3 üldtsooniks, kus kehtivad erinevad piletihinnad, piletitüübid ning sõidureeglistikud: pealinnaregioon, Lääne-Sjaelland ning Ida-Sjaelland.

Pealinnaregioon on omakorda jaotatud 95 tsooniks, kus kõigis ühistranspordiliikides (bussid, rongid, metroo), tulenevalt transpordiettevõtete seaduse § 6, kehtib integreeritud hinna- ja piletisüsteem. Pileti hind sõltub sellest, mitut tsooni läbitakse ning arvestatakse ka lähtetsooni. Taani pealinnaregioonis on kasutusel tavapiletid ning perioodipiletid. Nendele lisaks on Movia välja töötanud rea spetsiaalseid piletiliike – reisija pass, Movia ärikaart ja turisti kaart. Taanis sätestab seadus, et regionaalse ühistranspordiettevõtte tegevust finantseeritakse teenuse müügitulude ning kommuunide ja regionide eraldistega. Seadus määrab pealinnaregiooni ja Sjaellandi ning KOV-üksuste eraldiste suuruse alused – regionide puhul sõltub see regionaalsete bussiliinide ja kohalike raudteeliinide kuludest ning sisaldab regionaalsete transpordiettevõtete halduskulud (Geomedia OÜ 2010: 54).

Omalt poolt autor leiab positiivseks küljeks olukord, et bussiliinide piletimüügi ja kulude defitsiidi katmiseks arvestatakse liinide ja reise tihedust ja reisijate arvu. Igal kuul loendatakse reisijaid bussides 100 liinil ning arvutatakse liinide keskmised näitajad. Iga bussiliini kohta võetakse arvesse kogukulud ja neto sissetulek piletituludest. Vastavalt igakuistele näitajatele kommuunid kontrollivad reisijatevoolu, mis võimaldab jälgida busside tihedust. Vastavalt sellele otsustatakse, kas vähendada või suurendada bussiliinide arv (sel viisil kontrollida kogukulusid ja sissetulekut).

Samuti võib positiivse aspektina tuua terviklähenumist alguses regionaalsel ja hiljem kogu riigi tasemel. Mitte vähem oluliseks on ka keskkondliku mõju arvestamine uute tehnoloogiate rakendamisel, st näiteks gaasibusside soetamise soodustamine, mis võimaldab odavamalt (gaasihinnad on madalamad) ja loodusele sõbraliku kütuse kasutamist.

1.5.3. Norra Kuningriik

Norras on ühistransporditeenuse osutamist reguleerivad peamised riiklikud õigusaktid transpordiseadus (Lov om samferdsel), raudtee ja metrooseadus (Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane) ja liikluseadus (Vegtrafikklov).

Norras on tulenevalt avalike ülesannete jaotusest ühistransporti korraldavad struktuurid maakondlikes kommunides. Oslo linnavolikogus tegeleb ühistranspordi valdkonnaga transpordi, keskkonna ja toiduosakond.

Norra pealinnaregioonis on ühtse liinivõrgu ja sõiduplaanide koostamise ülesanne Ruter AS-l. Seni töötatakse siiski kahe autonoomse liinivõrguga, mille pärandasid eelmised ettevõtted ja nende poolt sõlmitud veolepingud. Igal aastal toimub uusi liinide rühmade hankeid ning nende korraldamisel arvestatakse vajadusega kujundada piirkonnas välja ühtne liinivõrk.

Ruter AS planeerib, koordineerib ja tellib ühistransporditeenust (bussid, trammid, metroo ja praamid) vastavalt omanike tellimustele. Samuti on ettevõtte vastutav koolitranspordi ja puudega inimeste transpordi eest ning elektroonilise piletisüsteemi juurutamise eest. Ruter AS ei oma sõidukeid ega osuta transporditeenust, vaid tellib selle erinevatelt veoettevõtetest vastavalt kommunide ettepanekutele ja tellimustele.

Oslos toimib ühtne ühistranspordi piletisüsteem kõigile transpordiliikidele, sh rongidele. Sama piletiga võib linna siseselt tunni jooksul vahetada transpordivahendit. Linnast väljudes selline võimalus puudub. Oslo linna piires kehtivad tavapiletid jagunevad: üksipilet, pävapilet, 8-korra pilet; nädalapilet ning kuupilet. Ükski neist piletiliikidest ei ole personaalne ning kehtivaid pileteid võivad vabalt kasutada ka teised reisijad. Lisaks tavapiletitele on Oslo linna ühistranspordis võimalik kasutada ka spetsiaalseid kaarte: grupi kaart ning Oslo pass. Grupi kaart on mõeldud eelkõige suuremate ürituste (nt spordivõistlused, konverentsid jms) korraldajatele (Geomedia OÜ 2010: 49).

Norra ühistranspordiseaduse § 22 alusel on maakondlikel kommunidel (sh Oslol) kohustus tagada maakondlike liinide rahastamine. Riigil on kohustus tagada igaaastane toetus kommunide ja maakondade toetuskeemi kaudu, et osaliselt katta kulusid. Maakondlikule kommunile on antud õigus otsustada, kuidas toetusi jagada (Geomedia OÜ 2010: 55).

1.5.4. Eesti Vabariik

Sarnased sihiseaded on ka Eesti ühistranspordiseaduses. Eelnimetatud seaduse § 3 järgi on ühistranspordi kavandamise eesmärk kindlustada ühistransporditeenuse pakkumise vastavus nõudlusele. Ühistransporditeenuste arendamine peab arvestama sealhulgas puuetega inimeste, vanurite, õpilaste ja üliõpilaste ning saarte ja väikesaarte elanike liikumisvajadusi. Ühistranspordi strateegiline kavandamine peab aitama soodustada ühissõidukite eeliskasutatust elanikkonna hulgas ning vähendada seeläbi ühiskonna kulutusi transpordile ja energiale ning sotsiaalsele ja majanduslikule infrastruktuurile.

Eesti majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi veendus ja liiklustalituse juhataja Priit Vene sõnul inimeste meelitamiseks autodest ühistransporti peaks viimane olema atraktiivsem, kui oma isikliku auto kasutamine. Atraktiivsus seisneb mugavuses, kättesaadavuses, hinnas, kiiruses ja paljus muus. Riigi ülesanne on soosida eelmainitud kriteeriumitele vastava ühistransporditeenuse tekkimist (Osula, *Mootor Grupp*: 6-7).

Ühistransporditeenuste osutamise korraldust reguleerivad ja ülesannete jaotust sätestavate seaduste loendid on riigiti mõnevõrra erinevad. Ühistranspordi korraldamine nii Eestis kui ka teistes riikides on keeruline ülesanne. Ühistranspordisüsteemi arendamise ja korralduse peamine probleem seisneb vajalike ressursside puudumises. Samas peab autor oluliseks puuduseks terviklähenumist üle kogu Eesti Vabariiki, mis võimaldaks suuremat liinide optimeerimist ning ressursside optimaalsemat kasutamist.

Eesti on viimase 10 aasta jooksul pannud rõhku regionaalse ühistranspordi korraldamisel. Vastavalt ühistranspordiseadusele on maavalitsuse peamiseks ülesanneteks liinilubade, sõitjateveo tegevuslubade ning sõidukikaartide jagamine; vedajatega avaliku teenindamise lepingute sõlmimine ning hankekonkursside korraldamine avalikule- ja kommertsliiniveole. Lisaks peab maavalitsus koostöös kohalike omavalitsuste, omavalitsusliidu ning piirnevate maakondade maavalitsustega kavandama ja suunama maakondlikku ühistranspordi arengut (sh integreerima maakondlikud liinid üleriigilistega, kehtestama nõuded maakondlike sõiduplaanide koostamiseks ning kinnitama sõiduplaanid), korraldama ühistranspordi infrastruktuuri planeerimist, rajamist ning korrashoidu, viima läbi ühistranspordi uuringuid, tagama sõidupiletite müügi korralduse, korraldama piletikontrolli maakonnaliinidel ning tegema järelvalvet sõlmitud lepingute üle. Maavalitsuse ülesanne on ka toetuste taotlemine riigieelarvest ning liiniveo rahastamine läbi riigieelarve (Geomedia OÜ 2010: 20).

Samas peab märkima, et maavalitsuse võimalused sõltuvad riigieelarvest, mis põhiliselt sõltuvad makstava toetuse taotlemise argumenteeritusest, kuid puuduvad vahendid ühtse peatuste süsteemi ja piletite müügisüsteemi arendamiseks ning teiste infrastruktuuriliselt tähtsate sammude ettevõtmiseks (peatuste infotabloode kavandamine, standartiseerimine, ühtse hanke raames soetamine, logistiliste uuringute tellimine jne).

Käesoleval ajal maavalitsus või kohalik omavalitsus sõlmib lepingu konkursi alusel parima pakkumise teinud vedajaga. Tulenevalt lepingust tekib vedajal avaliku teenindamise kohustus, mille täitmiseks nähakse riigi- või kohaliku omavalitsuse eelarvest ette sihtotstarbelist toetust. Seda osa nimetatakse ka dotatsiooniks või subsiidiumiks ja neid liine vastavalt doteeritavateks liinideks. Paraku ei luba ühtse tulu- ja kulumetoodika puudumine seni adekvaatselt hinnata erisusi liinikilomeetri maksumuste osas maakondade lõikes. Küsimusi tekitavad eelkõige suurima ja väikseima liinikilomeetri maksumuse märgatavad erinevused ning nende põhjused maakondade vahel (Sepp, Tomson: 625).

Ühistranspordiseadus annab riigile ja omavalitsusüksustele võimaluse delegeerida maakondlikule ühistranspordikeskusele liinilubade, sõitjateveo tegevuslubade ning sõidukaartide jaotamise, vedajatega avaliku teenindamise lepingute sõlmimise ning ka avalike- või kommertsliini vedudele avalike konkursside korraldamise. Maakondlike ühistranspordikeskuste loomine on vabatahtlik ning need tegutsevad mittetulundusühingute vormis. Põhiliselt tegelevad maakondlikud ühistranspordikeskused riiklike ülesannete täitmisega, mis neile maavanemate poolt on delegeeritud (Geomedia OÜ 2010: 24).

Pealinnaregiooni omavalitsusüksused on kõik 2004. aastal asutatud MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse liikmeteks, millesse kuulub lisaks riigile veel 24 maakonna omavalitsusüksust. Tulenevalt Harju Maavalitsusega sõlmitud halduslepingust korraldab MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus Harjumaa ühistranspordisüsteemi kvaliteedi parandamiseks elanike liikumisvajaduste uuringuid, tegeleb ühistranspordi arengukavade koostamisega, kujundab kohaliku ning riigilise ühistranspordiga integreeritud liinivõrku koostööpiirkonnas, organiseerib maakonnaliinidel ühtse piletisüsteemi kasutusele võtmist, korraldab avalike liinivedudele konkursse ning sõlmib vedajatega lepinguid, määrab kindlaks teenuse taseme normid, teeb ettepanekud sõidutariifi määrade osas, taotleb riigieelarvelisi toetusi, jagab sõitjateveo tegevuslubasid, sõidukikaarte ja liinilubasid, tagab sõidupiletite müügikorralduse ning piletikontrolli maakonnaliinidel, korraldab ühistranspordi infrastruktuuri planeerimise, rajamise ning korrashoiuga ja arendab

rahvusvahelist ning kohaliku omavalitsuste piiriülest koostööd, eesmärgiga pakkuda elanikele soodsamaid võimalusi ühistranspordi kasutamisel (ka asutamisleping). Maakondliku keskuse eesmärgiks on läbi ühtse liinivõrgu, ühtse piletisüsteemi ning ühtse tellimiskeskuse välja arendamise piirkonna elanikele tõhusa ühistranspordisüsteemi tagamine (Geomedia OÜ 2010: 24).

Järvamaal töötab ka 12 aastat MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus, koos maavalitsuse ja omavalitsuse üksustega suunab ja koordineerib ühistranspordi arengut Järvamaal ning töötab välja ja viib ellu asjaomaseid arengukavasid, otsides selleks ühiselt rahalisi vahendeid (Järvamaa Ühistranspordi Keskus MTÜ-u koduleheküljel). Ülalmainitud süsteemid on loodud kahjuks ainult maakonna tasemel.

Järgnev tabel (Tabel 2) annab ülevaate Põhjamaades ühistransporditeenuste korraldamisest kohaliku omavalitsuste- ja regionaaltasandil.

Tabel 2. Põhjamaade ühistransporditeenuste korraldamise tasandid

	EESTI	SOOME	TAANI	NORRA
KOV esmata- sand	bussi-, trammi- ja trolliliiklus	bussi-, trammi- ja metrooliiklus	kohalik bussi- ja metrooliiklus	_____
KOV regionaaltasand	_____	_____	regionaalne bussi- ja rongiliiklus	bussi-, trammi-, metrooliiklus
Riigi regionaaltasand	Bussiliiklus	_____	_____	_____
Riigi tasand	Rongiliiklus	rongiliiklus	rongiliiklus, metrooliiklus	rongiliiklus

Oluliseks tulevikku suunatud koostöövaldkonnaks on ühistranspordi alased planeeringud ja strateegiad. Helsingis on lisaks kinnitatud vedude usaldusvääruse ja reisijainformatsiooni parandamist käsitlevad kavad, telemaatikakava, keskkonnasõbraliku ühistranspordi arendamise kava. Taani pealinnaregioonis on olulisemaks ühistranspordi arengut suunavaks strateegiliseks arengukavaks Kopenhaageni kommuuni liikluse ja keskkonna arengukava, mida uuendati 2009. aastal. Harjumaa Ühistranspordikeskuse

ning SA Harju Ettevõtlus- ja Arenduskeskuse koostöös on välja töötatud Harjumaa ühistranspordi arengustrateegia 2007-2013.

Eesti ühistranspordiseadus eristab liiniveona avalikku (toimub avaliku teenindamise lepingu alusel) ja kommertsliinivedu (toimub liiniloa või tellijaga sõlmitud lepingu alusel). Õpilaste vedu kodu ja õppeasutuse vahel loetakse eriotstarbeliseks liiniveoks ning see võib toimuda nii avaliku teenindamise lepingu kui ka kommertsalustel. Ühistranspordiseaduse § 10 sätestab, et avalikule ühistranspordiliinile valitakse vedaja avaliku konkursi alusel, mille tingimused kehtestab veo tellija. Riigihangete seaduse § 15 alusel tuleb riigihange korraldada juhul kui vedajale makstav tasu ületab 40 000 eurot. Teatud juhtudel võib riigiasutus või kohalik omavalitsus avaliku teenindamise kohustuse panna ka eri- või ainuõigusega vedajale. Avaliku teenindamise lepingu maksimaalne kehtivus on ühistranspordiseaduse järgi 10 aastat. MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus on liinide operaatoritega sõlminud näiteks 8-aastased hankelepingud. Ühistranspordiseaduse § 10 järgi võib avaliku teenindamise otselepinguga avaliku teenindamise kohustuse sõitjate veoteenuse osutamiseks teeliikluses vedajale panna ainult tingimusel, et avaliku teenindamise otselepingu alusel osutatakse sõitjate veoteenust aastas vähem kui 200 000 kilomeetri ulatuses. Samuti fikseeritakse avaliku veoteenuse osutamiseks ühissõidukite ja liinirajatiste kasutusse andmine ning sätestatakse nende kasutamise ja tagastamise nõuded (Geomedia OÜ 2010: 36).

Tabel 3. Ühistransporditeenuse osutamise lepinguline alus

	EESTI	SOOME	TAANI	NORRA
Avalikud konkurssid liiniveoks	Maakonnaliinid	bussitransport	bussitransport	bussitransport ja linnalähirongid
Liiniveod Kontsessioonilepingu alusel	Rongiliinid	trammi- ja metrooliinid, linnalähirongid	trammi- ja metrooliinid	trammi- ja metrooliinid, linnalähirongid
Veod muudel alustel	bussi-, trammi- ja trolliliinid	_____	linnalähirongid	_____

1.6. Ühistranspordi infosüsteemi loomine

Positiivse aspektina tuleks rõhutada Eesti Vabariigis Euroopa Majanduspiirkonna ja Norra Finantsmehhanismi kaasabil 01.aprillil 2004. aastal riikliku ühistranspordi korraldamise infosüsteemi (ÜTRA) loomist. ÜTRA koondab ühtsesse infosüsteemi käigusolevate ühistranspordiliinide sõiduplaanid, informatsiooni sõitjatevedu korraldavate vedajate kohta ja vedajatele antud ühistranspordilubade, rahvusvahelise sõitjateveo õiguse kannete, sõidukikaartide, liinilubade ning sõlmitud avaliku teenindamise lepingute, sõiduplaanide ja ühissõidukipeatuste kohta ning võimaldab pidada nende üle arvestust (Ühistranspordi infosüsteem).

Registri vastutav töötleja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning volitatud töötleja majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt määratud asutus või isik, kes on registri volitatud töötleja halduslepingu alusel.

Register on ühetasandiline andmekogu, kuhu kuuluvad:

- vedajate andmebaas;
- ühenduse tegevuslubade andmebaas;
- ühenduse tegevusloa tõestatud koopiate andmebaas;
- liinilubade andmebaas;
- lepingute andmebaas;
- sõiduplaanide andmebaas;
- ühissõidukipeatuste andmebaas;
- registritoimikud;
- digitaalne kandraamat;
- arhiveeritud registriandmed (Riikliku ühistranspordiregistri asutamine ja registri põhimäärus § 8).

2009. aasta septembris alustas Maanteeamet üleriigilise reisiplaneerija tutvustamiskampaniat, mis koondab esmakordselt peaaegu kõik eestisesed sõiduplaani alusel sõitvad ühistranspordiliinid ning võimaldab planeerida reisi nii peatusest peatusesse kui ka ühest geograafilisest punktist teise. Reisiplaneerija on töötatud välja projekti „Ühistranspordi infosüsteemi väljatöötamine” teise etapi raames. Ühistranspordi infosüsteemi arendamine järgmises etapis luuakse piletimüügi infosüsteem, mille abil on muuhulgas kavas hakata

veebileheküljel pakkuma informatsiooni Eesti ühistranspordiliinide piletihindade ning soodustuste kohta (Ühistranspordi infosüsteem).

1.7 Ühistransporti reguleerivad õigusaktid

1.7.1 Ühistranspordiseadus

Ühistransporti Eestis reguleerib Riigikogu poolt 26.01.2000 vastuvõetud Ühistranspordiseadus. Käesolevas seaduses sätestatakse maantee-, raudtee-, vee- ja lennuliikluses ühistranspordi korraldamise alused. Teeliiklusena käsitatakse busi-, trammi-, trollibussi- ja taksoliiklust, raudteeliiklusena rongi- ja rööbasbussiliiklust, veeliiklusena laeva-, väike-laeva- ja parvlaevaliiklust ning lennuliiklusena õhusõidukiliiklust. Sõitjateveo korraldamisel bussidega lähtutakse lisaks ülalmainitud seadusele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta. Ühistransporti kavandavad ja korraldavad vastavalt pädevusele kohaliku omavalitsuse organid, maavalitsus, Maanteeamet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Vabariigi Valitsus, vajaduse korral kaasates omavalitsusüksuste liite ning vedajaid ja vedajate ühendusi.

Kui rääkida omavalitsusorgani ülesannetest, tuleb märkida, et omavalitsus:

- suunab ja koordineerib ühistranspordi arengut ning töötab välja ja viib ellu asjaomaseid arengukavasid, mida rahastatakse omavalitsusüksuse eelarvest, riigieelarvest ning ettevõtjate sihteraldistest;
- kujundab valla või linna ühistranspordi liinivõrgu, kehtestab valla- või linnaliinide sõiduplaanide koostamise nõuded ja nende esitamise, läbivaatamise, muutmise ja kinnitamise korra ning kinnitab või volitab valla või linna ametiasutust kinnitama valla- või linnaliinide sõiduplaanid, arvestades maakondlikku ja üleriigilist liinivõrku;
- annab sõitjateveo tegevuslubasid, sõidukikaarte ja liinilubasid, mis on ette nähtud Ühistranspordiseaduse paragrahvis 34;
- korraldab elanike liikumisvajaduse uuringuid, et selgitada välja nõudlus ühistransporditeenuse järele ning eri liiki vedude korraldamise otstarbekus ja võimalused; määrab kindlaks ühistranspordi teenindustaseme normid valla- või linnaliinidel ning koos vedajatega tagab nende järgimise; vajaduse korral töötab välja ja kehtestab taksoveol taksojuhi teenindajakaardi andmete loetelu ja kaardi vormi;

- avaliku teenindamise lepingu alusel rahastab avalikku liinivedu oma eelarvest ja riigieelarvest ning ettevõtjate sihteraldistest (Ühistranspordiseadus § 6).

01.jaanuaril 2012.aastal jõustus ühistranspordiseaduse muutmise seadus. Uues redaktsioonis muudeti liinilubade väljastamise regulatsiooni, mis peaks suurendama konkurentsi bussiliiniveol ning samas parandama veoteenuse kvaliteeti. Uus ühistranspordiseadus vähendab vedajate halduskoormust, sest väheneb sõitjateveo teostamiseks vajalike kohustuslike dokumentide arv. Oluline on ka see, et sõitjate ja sõidukijuhtide kohustused saavad olema reguleeritud seadusega. Samuti sisaldab uus seadus rida muudatusi, mis peaksid parandama taksoteenuse kvaliteeti.

1.7.2. Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri

26.05.2004 aastal oli Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrusega nr 141 vastu võetud „Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri“, mis on kohustuslik kõigile vedajatele ja sõitjatele. Määrus kehtestatakse Ühistranspordiseaduse § 48 lõike 6 ja § 52 lõike 1 alusel. Käesolev eeskiri reguleerib tasulisel sõitjateveol sõitjate ja nende pagasi tasulist vedu bussi, trollibussi, trammi ja sõiduautoga (taksoga). Üldeeskiri sisaldab:

- liiniveo organiseerimise üldsätted;
- vedaja, ühissõidukijuhi, sõitja õigused ja kohustused;
- sõidu eest tasumise üldsätted;
- pagasi, käsipagasi veo ja hoidmise üldsätted;
- üldsätted terminalidest, bussijaamadest, ootekodadest ja peatuskohtadest;
- juhuveo ja taksoveo üldsätted (Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri § 3-18).

1.7.3. Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole

07.06.2000 aastal oli Teede-ja Sideministri määrusega nr 41 vastu võetud teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole. Määrus kehtestatakse ühistranspordiseaduse paragrahvi 8 lõike 1 alapunkti 4 alusel.

Teenindustaseme normide määramise eesmärk on ühtlustada ja parandada ühistranspordi teenindustaset ja suurendada ühistranspordi konkurentsivõimet ning anda omavalitsustele ja maavalitsustele soovituslikud alused ühistranspordiseaduse paragrahvi 5

lõike 1 alapunktis 2 ja paragrahvi 6 lõike 1 alapunktis 2 ettenähtud ühistranspordi teenindustaseme normide kehtestamiseks valla-, linna- ja maakonnaliinidel. Normid määratakse bussi-, trammi- ja trollivedudele.

Määrus reguleerib linna ühistranspordi tööaega, ühissõiduki täituvust, liiklusintervalli, jalgsikäigu tee pikkust peatusesse, ümberistutamise arvu, valla- ja maakonna ühistranspordi sõiduaega, valla- ja maakonna ühistranspordi liiklussagedust.

Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole annavad veel omavalitsusele ja maavalitsusele õigus määrata teisi teenindustaseme norme lähtudes teeninduskvaliteedi näitajatest –juurdepääsetavus, teabe kättesaadavus, hoolitsus sõitja eest, ohutus ja turvalisus ning keskkond (Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole § 14).

2. ÜHISTRANSPORDI OLUKORD EESTIS

Ühistranspordi peamiseks ülesandeks on sõiduvõimaluste loomine inimeste liikumisvajaduste rahuldamiseks. Samuti on ühistranspordi eesmärk vähendada teede ja tänavate liikluskoormust – erasõidukiga liiklejad kasutavad mitmekümnekordselt rohkem linna-ruumi, tekitavad rohkem liiklusummikuid ja -õnnetusi, kahjustavad mitmekordselt enam keskkonda (Transpordi arengukava 2006-2013).

Järgnev tabel (Tabel 4) annab ülevaate sõitjatevedu arvust maismaatranspordiga (sh linnaliinidel).

Tabel 4. Sõitjatevedu maismaatranspordiga

Aasta	Sõitjate koguarv (tuhandetes)	Sh bussisõitjate arv linna- liinidel (tuhandetes)
2007	199 998,6	105 451,6
2008	180 332,1	91 067,4
2009	175 164,6	91 736,3
2010	160 495,3	80 080,4
2011	145 232,5	79 574,1
2012	186 705,2	91 052,7

Allikas: Statistikaamet

Ajavahemikus 2010-2011 on maismaatranspordi sõitjateveo kogus suhtelises languses. Sellist olukorda võib siduda busside halva seisukorra, ühistranspordi ebapiisavate investeeringute ja ühtse ühistranspordisüsteemi puudumisega. Seetõttu muutub halvemaks ühistransporditeenuse kvaliteet, sõitjad eelistavad ühistranspordile isiklike sõidukeid. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi veendus ja liiklustalituse juhataja Priit Vene nimetab ühistranspordi kitsaskohtadena bussipargi kõrget keskmist vanus. „Muret teeb ka bussijuhtide kõrge keskmine vanus ja vähene noorte juhtide pealekasv. Samuti on ruumi teenuse kvaliteedi, mugavuse ja kättesaadavuse parandamiseks.

Noorte bussijuhtide väiksel arvul on mitmed põhjused:

- töö on seotud kõrge vastutusega;
- nõuab pikaajalist ettevalmistust;
- suhteliselt madal töötasu kui vaadelda korrelatsioonis vastutusega;

- nõuab distsiplineeritud ja graafikujärgset ülesannete täitmist ning ühel liinil sõitmise-ga võib muutuda rutiinseks“ (Osula, *Äripäev*: 8).

Tabelist nähtub, et viimase kahe aasta jooksul on maismaatranspordi sõitjateveo kogus suhteliselt suurenenud. Võib eeldada, et selline olukord on seotud 2012 aastal töötuse langusega 2011 aastaga võrreldes. 2011 aastal oli töövõimelise elanikkonna töötuse määr 12,9%. 2012 aastal aga 10,6 %. Selle põhjal võib järeldada, et ühistranspordi kasu-tamine tööle ja töölt koju jõudmiseks suurendab ühistranspordiga sõitjate arvu.

Eestis on ühistranspordikorraldus (va raudteetransport) järgmine – maavalitsus või koha-lik omavalitsus sõlmib konkursi alusel parima pakkumise teinud vedajaga teatud liinide teenindamiseks avaliku teenindamise lepingu ja maksab vedajale selle kulude katteks toetust. Läbimõeldum on ühistranspordikorraldus Tallinna linnas ja Järvamaal, kus linna transpordiamet või ühistranspordikeskus tellib veod ja korjab kokku ka piletitulule. Pileti-tulule lisatakse toetus ning saadud summaga tasutakse veoteenuste eest. Häirete korral ühissõidukite liikluses rakendatakse vastavaid sanktsioone (Transpordi arengukava 2006-2013).

2.1. Ühistranspordi teenuse osutamine Tallinnas

Alates 18.07.2012 on ühistranspordi osutajaks Tallinna Linnatranspordi Aktsiaselts, mis on moodustatud Tallinna Autobussikoondise Aktsiaseltsi (TAKi) ja Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise Aktsiaseltsi (TTTK) alusel. Tõe nimel tuleb fikseerida ka seda, et väiksemas osas Tallinnas osutab teenust ka AS MRP Linna Liinid.

Uurimise objektiks on aga niinimetatud „tasuta ühistransport“, mida rakendatakse alates 01.01.2013 ja mille tulemusena saavad tallinlased sõita bussis, trammis ja trollis tasuta. Tasuta ühistranspordi kehtestamisel linnaelarvesse laekumata jäävad tulud kavandatakse katta linlaste arvu kasvust tuleneva tulumaksu laekumise suurenemise, Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise (TTTK) ning Tallinna Autobussikoondise (TAK) ühendamise ja Munitsipaalpolitsei (Mupo) töö ümberkorraldamise arvel (TAK kodulehekülg 2012). Ilmselt siin on mõeldud haldus-, üld- ja territoriaalkulude vähendamist. Loomulikult jääb ülesse küsimus kas nimetatud ettevõtete ühendamine võimaldab kulude optimeerimist või siin on tegemist üldsõnalise teesiga.

Alates 1. jaanuarist 2013 hakkas kehtima Tallinna linnakodanikule tasuta ühistransport ning lõppes ühistranspordis uudse piletisüsteemi rakendumise tõttu paber kandjal sõidutalongide, tunnipiletite ja sõidukaartide kasutamine. Tallinna ühistranspordis saavad tasuta sõita:

- rahvastikuregistrijärgsed Tallinna elanikud;
- põhikoolide, gümnaasiumide ja põhikooli baasil kutseõppeasutuste õpilased sõltumata asukohast;
- üle 65-aastased Eesti Vabariigi elanikud.

Tasuta sõidu õiguse Tallinna ühistranspordis annab isikustatud Ühiskaart, millel põhineb elektroonsete piletite süsteem (e-pileti süsteem). E-pileti süsteemi aluseks on kõikide reiside valideerimine – see tähendab iga kord ühissõidukisse sisenedes tuleb Ühiskaart vastu kaardilugejat ehk validaatorit panna. Ülalmainitud süsteemi olemus võimaldab reisijale kasutada ühte ja sama piletit erinevate ühistranspordiliikide puhul. Ühiskaardi saab tasuta isikustada internetis, Tallinna Linnavalitsuse teenindussaal ja linnaosavalitsustes (Ühistranspordi Piletite AS-i veebileht).

Tänapäeval kehtivate piletihindade juures toimib ühiskondlik transport paljuski dotatsioonide arvelt. See tähendab, et Tallinna linn panustab bussi-, trammi- ja trolliliikluse käigushoidmiseks raha ning piletitulu katab sellest vaid 40%. Lisaks tehakse 70% kõigist sõitudest tasuta või sõidusoodustusega. Tallinna Linnavolikogu määrusega nr 21 „Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupileti hinnad“ on kehtestatud tasuta sõidu õigus juba 16 sotsiaalsele grupile (Aas 2012).

Ühe sõnaga tasuta ühistranspordi elluviimine Tallinnas taotleb kindlaksmääratud eesmärki. Aga täpselt:

- suurendada ühistranspordi kasutajate hulka;
- autokasutuse ja CO₂ emissioone vähendamine;
- linn muutub keskkonnasõbralikumaks;
- tuua leevendust keskmist ja alla selle tulu teenivatele inimestele ja eriti lastega peredele;
- saada 2018 aastaks Eesti pealinnale Euroopa roheline pealinna staatust;
- väheneda perspektiivis teedehituskulud;
- meelitada linna uusi elanikke ja turiste, mis toob omakorda taas rohkem raha.

Kokkuvõtteks võib öelda, et tasuta ühistransport Tallinnas on suhteliselt uus algatus niisugustes ulatustes, sest maailmas tasuta ühistransporditeenuseid ei ole palju ning selline rakendus puudutab enamuses ligi 100 000 elanikuga linnu. Nii näiteks Belgia linn Hasselt oli esimene tasuta ühistranspordi linn Euroopas, kus reisijad sõidavad tasuta juba 15 aastat. Hasseltis elab 75 000 inimest + 45 000 tudengit, kes sõidavad iga päev kooli. Umbes 14. aastat tagasi sõitis bussiga 350 000 inimest aastas, 2012 aastal aga üle nelja miljoni. Tuleb märkida, et Hasseltis sõidavad tasuta ka turistid (Beenders 2012).

Ülaltoodust võib öelda, et tasuta ühistransport teistes Euroopa linnades andis positiivseid tulemusi. Tasuta ühistransport just Tallinnas toob kaasa ainulaadseid riske, mis ongi seotud Tallinna linna suurusega. Kas nii suures linnas, kus on palju turiste ja külastussõitjaid, mille tõttu töös peab hoidma kahte süsteemi (nii tasuta sõitjate monitoorimiseks, kui ka piletimüügiga ja kontrollimisega seonduv) on haldamiskulud proportsioonis eesmärkidega ja majandusliku ratsionaalsusega. Rõhutan uuesti, et teised Euroopa linnad, kus reisijad sõidavad tasuta, on mitmekordselt väiksema elanike arvuga, mille tõttu tasuta ühistranspordi pakkumine sobib rohkem väikestele linnadele (rahvastikuregistri andmetel 01.01.2013. a seisuga elab Tallinnas 419 830 inimest). Siin on näha suuremat analoogiat Narva linnaga, kus 02.01.2013. a. seisuga elab 63 092 inimest. Vastavalt Statistikaameti andmetele on näha, et võrreldes 2011 aastaga kasvas välituristide arv 65 600 võrra ehk 3,6%. Arusaadav, et Tallinn on Eesti kõige aktuaalsem ajalooliste mälestusmärkide väärtustega, riiklike struktuuride ning äri- ja kauplemisvõimalustega linn. Selge, et tavalised linna külastajad, st lähetuses ja turismireisil olevad isikud kasutavad ühistranspordi. Tasuta bussiliikluse puhul tuleb arvestada selle aktiivse kasutamisega ning prognoositava ülekoormusega, mis omakorda suurendab tehnilisele hooldusele tehtavaid kulutusi.

Tasuta bussisõidu plussid:

- peaks vähendama sõiduautode koormust tänavatel, st linnaliikluse koormuse vähendamine ja sujuvamaks muutmine;
- suurendab madala sissetulekuga elanike liikumise võimalusi;
- võimalus elada sotsiaalselt palju aktiivsemat elu;
- kindlasti peaks olema positiivne keskkonna mõju;
- ilmselt pikas perspektiivis vähenevad teedehitus- ja jooksva remondiga seotud kulud;

- peaks suurendama linnaelanike arvu (nii näiteks 2013 aasta algusest suurenes Tallinna elanikeks registreerimine, kuna Tallinna elanikuna arvel olevad inimesed saavad sõita ühistranspordiga tasuta);
- vähem segadust piletihindade osas (üks piletihind külastajatele) ja ei ole vaja pidada eraldi arvestust sõidusoodustuste osas.

Tasuta bussisõidu miinused:

- suurendab busside koormust ning sellest tulenevaid tehnilisi kulutusi;
- bussidega võib hakata rohkem sõitma asotsiaale, mis vähendab teiste inimeste soovi ühistranspordiga sõita;
- suurendab koormust kohaliku omavalitsuse eelarvele, mis tekitab ohtu teiste sotsiaalse sfääri teenuste alafinantseerimisele;
- kuna piletikontroll säilib ainult turistide ja teiste linna külastajate osas siis need kulud oluliselt ei vähene (puudub kokkuhoid antud töötajate, süsteemi haldajate jne arvelt).

Kokkuvõttena võib öelda, et tasuta bussisõit omab nii positiivseid kui ka negatiivseid külgi. Tähtis on eesmärk mida soovitakse saavutada. Tallinna Linnavalitsus on praegu argumenteerinud otsust põhiliselt liikluskoormuse vähendamise ja keskkonna sõbralikkusega, kuid varju on jäänud see, mille või kelle arvelt seda teenust antud kujul hakatakse osutama. Kuna majandus ei kasva, siis on loogiline, et linn ei saa seda teha täiendava sissetuleku arvelt vaid ala finantseerides teisi valdkondi.

2.2. Ühistransporditeenuste osutamine Tartu linnas

Tartus on 25 bussiliini kogupikkusega 491 kilomeetrit. Igapäevaselt teenindab linna bussiliine 51 bussi. 2011 aasta algusest opereerib lepingu alusel Tartu linnaliine AS SEBE (registrikood 10077848). Liiniveo aastane töömaht on 3,6 miljonit liinikilomeetrit (Tartu linna ühistransport).

Vastavalt uuele Avaliku teenindamise lepingule korraldab Tellija piletimüüki ja piletitulu laekub Tellijale. Selline süsteem tähendab seda, et linn tellib vajalikus mahus liinikilomeetreid ja nende teenindamise regulaarsust, samas on lepinguga reguleeritud võimalik liinikilomeetri tõus tulenevalt kütusekallinemisest ja tööjõu tasu kasvust. Nimetatud süsteem eeldab tõsist omavalitsuse poolset olemasolevate andmete analüüsimist ning tellimuse detailset ettevalmistamist. Võib öelda, et Täitja elu on tehtud suhteliselt mugavaks

ehk piirdub lepingu rangete tingimuste täitmisega mitte logistiliselt ja majanduslikult ratsionaalsemate lahenduste otsimisega.

Alates märtsist 2011 alustasid Tartu linnaliinidel tööd Eesti esimesed 5 keskkonnasõbralikku surugaasi bussi. Perspektiivis on Tartu linnal siht suurendada gaasibusside osakaalu linnaliinidel. Esialgu kasutatakse bussides kütusena maagaasi. Kui laieneb biogaasi tootmine ning alustatakse selle töötlemist autokütuseks, planeeritakse võtta kütusena kasutusele biogaas kui taastuvenergiaallikas (Tartu linna ühistransport).

Surugaasil uute töötavate busside saabumine andis oodatud tulemusi. 2012 aasta seitsme kuuga on ühistranspordist saadav piletitulu kasvanud aasta varasemaga võrreldes 4 protsendi võrra ja keskmine reisijakäive, mis näitab tehtud reiside arvu, on ligi 6 protsenti suurem kui 2011 aastal samal ajal. Piletimüügi statistika näitab sedagi, et kõige enam on suurenenud täishinnaga piletite müük, mis tähendab, et tööealised täiskasvanud on hakanud rohkem bussiga sõitma (Tolmoff 2012).

Tartus on ka mõtted tasuta ühistranspordi järgi. Uues koalitsioonileppes on välja toodud huvitav plaan võimaldada teatud linna bussiliinidel piloot-projekti raames tasuta sõitu. Selleks on kavas teha paar põhiliini tasuta. Tallinna tasuta ühistranspordi kontekstis tunnistavad Tartu linnajuhid, et tasuta bussiliiklusel ka paari bussi näol, on liiga kallis hind. Ja ülelinnaline tasuta bussiliiklus oleks eelarvele liiga koormal, mille tõttu seda hetkel ei kavandata (Luts 2011).

Ülaltoodule võib lisada, et Tartus on olemas tasuta bussid, mis on loodud erainitsiatiivil. Seda loomise eesmärk oli parklate üleautostumise vähendamine ja vajadus nende laiendamiseks raha mitte kulutada. Kui tasuta ühistranspordi idee on orienteeritud rohkem sotsiaalsete probleemide lahendamisele linnas, siis Tartu linnajuhtide eesmärk on kasutajale taskukohase ning keskkonnasõbraliku ühistranspordi osatähtsuse suurendamine linnaliikluses. Ühesõnaga Tartus keskendutakse keskkonna säästmisele ja inimeste harjumuse kujundamisele (Leima 2012)

2.3. Eesti transpordi arengukava 2006-2013

Viimaste aastate arengud on näidanud, et ühistranspordi osatähtsuse alahindamine põhjustab tõsiseid negatiivseid protsesse liiklusohutuses, keskkonnakaitstes, aga ka regionaal- ja sotsiaalpoliitikas. Seoses sellega on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt välja töötatud Transpordi arengukava 2006-2013. Samuti on see dokument aluseks täiendavate uuringute läbiviimisel, sektorspetsiifiliste tegevuskavade koostamisel, sea- dusandliku keskkonna analüüsimisel ja vajadusel muudatuste väljatöötamisel transpordi- valdkonna reguleerimisel. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigi- eelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007 – 2013.

Arengukava koostamisel on võetud arvesse tootmise, kaubanduse ja transpordisektori kiiret globaliseerumist, Euroopa Liidu transpordipoliitikat ja Eesti transpordisektorit puudutavaid uuringuid. Oluliseks dokumendiks transpordivõrgustike arendamisel on Ühtekuuluvusfondi kasutamise kava transpordisektoris 2004 – 2006, kus on sätestatud Euroopa Liidu vahenditest kaasfinantseeritavad investeeringud trans-Euroopa võrgustiku (TEN-T/Trans-European Network) transpordikoridoride arendamiseks.

Transpordi arengukava on seotud mitmete keskkonna-, regionaal- ja sotsiaalpoliitika-, energeetika- ja ettevõtlusalaste arengukavadega. Üldmainitud arengukava ja riikliku transpordipoliitika elluviijaiks Eestis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, tema valitsemisala ametid ja hallatavad riigiasutused koostöös teiste valitsus- ja riigiasutustega, kohalike omavalitsusasutustega, veondusettevõtjate liitude ja asjakohaste mitmetulundusühingutega.

Eesti transpordisüsteemis on oluliseks asjaoluks, et omavalitsused omavad teede ja tänavate võrgustikke ning rajavad, remondivad ja hooldavad neid vastavalt oma tulubaasile. Omavalitsuste territooriumidel kulgevad ka riigimaanteed lõigud (nt transiidikoridoride osad, maanteed ja sadamate ühenduslõigud) ning on oluline, et riik nende lõikude arendamises, hooldamises ja nendel lõikudel ühistransporditeenuste arendamisel osaleks.

Maanteetranspordis reguleerib turulepääsu veoseveol autoveoseadus ja sõitjateveol ühistranspordiseadus. Maanteetranspordis ei opereeri riik ühtegi transpordifirmat. Teistes Euroopa Liidu liikmesriikides registreeritud vedajatel on lubatud ajutiselt korraldada

Eesti-sisest sõitjate juhuvedu. Sama on lubatud Eesti vedajatel teha teistes Euroopa Liidu liikmesriikides (Transpordi arengukava 2006-2013).

Oluline on rääkida töös ka probleemidest ühistranspordisektoris.

Ühistranspordi korralduses:

- tervikliku käsitluse ning pikaajaliste, riiklike ja maakondlike visioonide puudumine;
- ühistranspordi korraldamine ja järelevalve on killustatud, vähene koostöö kohalike omavalitsuste, riigi ja vedajate vahel;
- turu korrastamatus, sh avaliku teenindamise lepingu liinide ja kommertsliinide, erinevate veoliikide koordineerimatus, tarbijavajadustele optimeerimata liinivõrk ja sõiduplaanid;
- riikliku järelevalve ebaühtlane ja puudulik tase avaliku teenindamise lepingu täitmise, piletitulude ja kulude, tehnonõuete täitmise ning üldise seaduskuulekuse kontrolli osas.

Toetuste süsteemis:

- ebaefektiivne toetuste süsteem, puudub ühtne liinikilomeetri tulu- ja kuluarvestamise meetodika, riiklike toetuste määramise meetodika on aegunud;
- toetuste süsteem ei motiveeri ega võimalda veeremi kvaliteedi säilitamist ja tõstmist;
- puuduvad ühtsed hanke-(konkurentsi-) ja avaliku teenindamise lepingu tingimused (sh välja on arendamata kvaliteetlepingute põhimõtted);
- puuduvad erivajadustega inimeste transpordi toetamise põhimõtted.

Infrastruktuuris:

- ühistranspordiliikluse soodustamise meetmete nagu ühistranspordi rajad jne vähene rakendamine;
- teede ja raudteede infrastruktuuri halb olukord: madal liikumiskiirus raudteedel, peatuste, ootepaviljonide, bussi- ja rongijaamade mitterahuldav olukord, ümberistumisvõimaluste (terminalide) puudumine ja halb haakumine teiste transpordiliikidega;
- lume ja libedusetõrjet ei rakendata kõigil autobussiliinidega kaetud teedel ja ühistranspordipeatuses;
- erivajadustega inimeste vajadustega arvestamise puudulikkus.

Veerem:

- ühissõidukite halb seisukord ja vananemine tulenevalt investeeringute vähesusest ühissõidukitesse;
- erivajadustega inimeste vajadusi arvestavate ja keskkonnasõbralike ühissõidukite madal osakaal.

Maine ja teave:

- ühistranspordi madal maine;
- sõitjatele orienteeritud info- ning piletimüügi süsteemide puudulik rakendus ja levik.

Personali osas:

- bussijuhtide puudus, kaadri voolavus ja vananemine;
- koolituse puudumine nii spetsialistide (sh ühistranspordi korraldajad) kui sõidukijuh- tide osas (Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010).

Tulenevalt eeltoodust võib öelda, et Eesti ühistranspordisektori arendamine nõuab koordineeritud planeerimist, liinivõrgu korrastamist ja teenuse osutamise kvaliteedi pa- randamist.

Mootor Grupi juhatuse esimehe Hugo Osula sõnul ühistranspordi jätkusuutliku ja efek- tiivse arengu kujundavad eelkõige laialt ja igakülgset diskuteeritud visioon pikaajalisest arengust, sellel baseeruvast tegevuskavast ja selle realiseerimise juhtimisest. Mida pika- ajalisem ja stabiilsem on visioon, seda odavamaks ühistransport riigile kujuneb.

Riigi finantseeritavatel hangetel tuleb leida lahendus, kuidas head bussiteenust pakku- nud, märgatavalt investeerinud, reisijate arvu ja tulu kasvatanud bussiettevõtjat säästa demoraliseeriva vähempakkumisega turu ümberjagamisest. Riigi roll ühistranspordi planeerimisel ja teenuse terviklikul kujundamisel peab kasvama. Muidugi mitte ametni- ke armee suurenemisega, vaid kõikidel tasemetel otsustajate kompetentsi, professio- naalsete oskuste ja võimete kasvuga.

Arvestades Eesti tühjenevaid väikelinnu ja maakonnakeskusi tuleb suuta arendada bussi- liiklust vähetusastele suundadele nii, et säilib ettevõtjate soov seal teenust luua, liine avada ja riske võtta. Juba praegu on vaja analüüsida, kuidas mõjutab uute, riigi soetatava-

te rongide rakendamine Pärnu, Viljandi, Tartu ja Narva suunal üleriigilist kommertsalus-
tel toimivat bussiliiklust. Võtab see ju kommertsbussiliinide võrgust ära kõige tulusamad
suunad ja kellaajad. On ka oht, et oluliselt väheneb ettevõtjate riskil toimiv üleriigiline
liinivõrk või tuleb teenuse säilimiseks seda doteerima hakata. Eestis opereerivad bussilii-
ne fanaatiliselt oma ala arendavad ettevõtjad, kes oma riskil liine avades ja busse ostes,
tihedas konkurentsisis reisijate pärast võitlevad. Mida suurem on bussiettevõtjate aktiivsus
ja võimekus, seda vähem peab riik panustama kodanike ühe põhiõiguse - liikumisvaba-
duse – tagamisse (Osula, *Äripäev*: 14).

3. ÜHISTRANSPOORDI OLUKORD NARVA LINNAS

Narva on elanike arvult Tallinna ja Tartu järel Eestis kolmandal kohal. 02.01.2013 seisuga elab Narva linnas 63 092 inimest. Linna läbib Euroopa tähtsusega automagistraal (E20) ja Tallinn-Peterburgi raudtee, mida mööda veetakse põhiline osa vabariigi eksport- ja importkaupadest. Linnas on raudtee- ja autobussijaam ning lahtised ja kinnised tollilaod, töötab Euroopa normidele ja standarditele vastav veoautode tolliterminal. 5 km kaugusel linnast asub lennuväli, mis on võimeline vastu võtma väikelennukeid ja koptereid, mida võib tulevikus kasutada Narvat külastavate turistide ja ärimeeste teenindamiseks mõeldud infrastruktuuri loomisel. Lähimad rahvusvahelised lennujaamad asuvad Tallinnas (212 km) ja Sankt-Peterburgis (150 km) (Narva linna arengukava 2008-2017).

3.1. Ühistranspordi teenuste osutamine Narva linnas

Alates 02.01.2013 on Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti (edaspidi Tellija) ja AS Narva Bussiveod (edaspidi tekstis ka Vedaja) vahel sõlmitud uus Narva linna bussiliiniveo avaliku teenindamise otseleping perioodiks 12 kuud, st kuni 31.12.2013, mille üldtingimused ja toetuse tasumise meetodika on jäänud samaks, mille tõttu edaspidi nende lepingute eristamist ei toimu.

Vedaja teenindab Narva linnaliine kinnitatud sõiduplaanide kohaselt bussidega, mis on ettenähtud sõitjate veoks ja vastavad sõidukite tehnoseisundile esitatud nõuetele, sobivad kasutamiseks linnaliinide teenindamisel, vastavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 26. mai 2004.a. määruse nr 141 „Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskirja” ja Lepingu dokumentides näidatud nõuetele ja Teede- ja sideministri 18. mai 2001.a. määrusele nr 50 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded”.

Riigihanget ei avatud, kuna antud juhul on tegemist sisetehinguga. Vastavalt Riigihange- te seadusele § 14¹ lg 2 on sisetehing hankija (Narva linn, Narva Linnavalitsuse Arhitek- tuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti asutuses) leping äriühinguga (AS Narva Bussiveod), mille kõik aktsiad või osad kuuluvad otseselt sellele hankijale või talle koos teiste hanki- jatega või sihtasutusega, mille ainuasutaja on see hankija või mille kõik asutajad on see hankija koos teiste hankijatega (Riigihange- te seadus § 14¹ lg 2).

Tuleb märkida, et vastavalt Äriregistri andmetele kuuluvad kõik AS Narva Bussiveod aktsiad Narva linnale.

Narvas on kokku 7 linnaliini (3, 4, 5, 8, 9, 12, 20) + koolibussi liini. 2010 aastal oli olemas Narva linnaliinidel 17 bussi, mille keskmine vanus oli 7 aastat. 2011 aastal oli Narva Bussiveod AS-il Narva linnaliinidel 15 bussi keskmise vanus 5 aastat, 2012 aastal – 15 bussi vanusega 4 aastat.

Tööpäeviti teevad bussid kokku 95 väljumist, laupäeviti 50 ja pühapäeviti 42 väljumist. Narva Bussiveod AS-i poolt esitatud andmetel on bussiliin nr 8 tööpäeviti terve päeva ulatuses piisav täituvus. Mõnikord hommikul on täituvus ülekoormuse piiril, kuid see on lühiajaline. Laupäeval on mitmel perioodil bussid ülekoormatud, pühapäeval on busside koormus piisav. Bussiliin nr 20 on tööpäeval busside täituvus terve päeva lõikes normaalbussi jaoks valdavalt piisav. Laupäeval on koormus piisav. Bussiliinil nr 9 sõidavad bussid alakoormatult. On mõttekam kasutada liinil väikebussi. Tihti on tõstetud küsimus, et liinidel, kus sõidab väiksema arvuga reisija oleks otstarbekas rakendada väiksemaid näiteks kuni 20 kohalisi busse, mis võtavad vähem kütust. Samas peab arvestama, et nende busside teised otsesed teenindamise kulud (hooldus, bussijuhi tasu) on samaväärsed, kuid kasutamise võimalused (saata teistele liinidele, tellimusveod) kindlasti kitsamad, mille tõttu üldisest aspektist lähtuvalt ei ole väiksemate busside kasutamise kulud madalamad. Üldstatistiliselt ja selleks, et näidata bussiliinide mahtu ning toetuse maksimise ulatust aastate lõikes toob autor järgnevad AS- st Narva Bussiveod pärinevad andmed.

Tabel 5. Narva Bussiveod AS-i bussiliinide mahtu ning toetuse maksimine

Aasta	Maht tuh/km	Toetus (eurodes)
2007	915,7	651 899
2008	863,4	1 042 015,5
2009	654,3	948 512,8
2010	430,1	679 828,2
2011	475,2	818 539
2012	536,6	1 060 000,5

Allikas: Narva Bussiveod AS-i tulemiaruanne 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012

Antud statistika näitab kuidas on muutunud teenindavate kilomeetrite maht võrdluses kriisieelse perioodiga, st võrdluses aastaga 2007, mille tingisid alljärgnevad asjaolud:

- töökohtade vähenemine ja selle tulemusena suurenenud töötus vähendas ettevõtete piletitulu langust (2007 vs 2011 näitab ligi 2,8 kordset langust), mis omakorda

tõstis kilomeetri maksumuse hinda ning see omakorda sundis optimeerima mah-
te, et uutes tingimustes tulla toime minimaalsete ressursidega;

- samas võib konstateerida soodustust kasutatavate elanike hulga suurenemist (õpi-
lased ja vanemad kui 66.a.), kes ei too piletitulu kuid vajavad liinibusside ole-
masolu, st püsikulude kandmist;
- liinikilomeetrite arvu tuli vähendada ka langenud toetuse olukorras (eriti võrdlus
2010 aastaga 2011);
- ettevõtte kulude näitajatele mõjus nii kütuse ligi 70% kasv kui ka 2012 aastal
ametiühingutega sõlmitud lepingu alusel toimunud töötunni miinimumtasu tõus,
mis tingis ca 45% kulude suurenemist (Narva Bussiveod AS-i aruanne 2007-
2011).

3.2. Sõidusoodustused

Vastavalt Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti ja AS Narva
Bussiveod (Vedaja) vahel 02.01.2013 aastal sõlmitud sõitjaveo avaliku teenindamise
lepingule p 5.1.4 on vedaja kohustatud rakendama seadusega, seaduse alusel või tellija
poolt kehtestatud sõidusoodustusi.

23.03.2006.a. Narva Linnavolikogu määruse nr 10 „Sõidusoodustuste kehtestamine
Narva linna avalikul liiniveol“ alusel kehtivad isikutele järgmised soodustused, kelle
elukohana Eesti Rahvastikuregistris on registreeritud Narva linn:

- 69-aastastel ja vanematel isikutel (26.02.2009.a Narva Linnavolikogu määrusega
nr 10 „Sõidusoodustuste kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol“ on muude-
tud 66-aastatel ja vanematel isikutel);
- endiste alaealiste fašismivangide Eesti Liidu liikmetel;
- isikud, kelle tervise halvenemine on vähemalt 80%;
- põhikooli ja gümnaasiumi õpilastel sõiduks kooli ja koolist koju vedaja poolt
Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti kooskõlastatud marsruudi ja
aegadel (koolibuss).

Antud punkt on lisatud Narva Linnavolikogu 21.12.2010 määruse nr 46 „Sõidusoodus-
tuste kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol“ muudatuse alusel.

Ülalmainitud isikud omavad tasuta sõidu õigust. Linnasisesel avalikul bussiveol on keh-
testatud sõidusoodustused:

- vanaduspensionäride kuni 65.eluaastani kompenseeritakse 0,13 euro ühekordse sõidupileti hinnast (kuni 30 sõidupileti kuus) või 3,20 euro kuusõidupileti hinnast;
- Ida-Eesti Pimedate Ühingu poolt igakuiselt nimekirjas esitatud nägemispuudega inimese ning sügava puudega inimeste ja puudega lapse saatjad;

Sõidusoodustus kehtib ainult isikut tõendava dokumendi ning soodustusõigust tõendava dokumendi olemasolul (23.06.2006.a. Narva Linnavolikogu määrus nr 10 „Sõidusoodustuste kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol“).

Narva Bussiveod AS-i andmetel müüakse kõige enam üksikpileteid. Pileti maksumus on 0,5 eurot. Hinna määramisel on arvestatud elanike erinev maksuvõimekust ja üldist sõiduvajadust. See on optimaalne hind Narva linna elanikkonna jaoks ning kõige odavam hind Eestis. Järgnev tabel (Tabel 6) annab ülevaate sõidupiletite maksumusest teiste eesti linnades.

Tabel 6. Sõidupiletite maksumus Eesti linnades (eurodes)

Linn	Tallinn	Tartu	Pärnu
2013. aasta üksikpileti maksumus (eurodes)	1,60 eurot (ühissõidukist),	0,83 euro (eelmüügis); 1 eurot (ühissõidukist)	0,64 eurot (eelmüügis) 1 eurot (ühissõidukist)

Allikas: Tallinn, Tartu ja Pärnu linna veebilehed

3.3. Finantseerimine

Liinivedusid finantseeritakse bussipiletite müügist laekuvatest rahalistest vahenditest ja Narva Linnavalitsuse poolt makstavast toetusest. Järgnevad tabelid (Tabel 7) annavad ülevaate Narva Bussiveod AS-i saadud toetustest ja piletitulust (Tabel 8) viimasel kolmel aastal.

Tabel 7. Saadud toetused Narva linnaliinide tegevuse kohta

Aasta	Saadud toetused Narva linnaliinide tegevuse kohta (eurodes)
2010	679 828
2011	818 539
2012	1 060 000

Allikas: Narva Bussiveod AS-i tulemiaruanne 2010, 2011, 2012

Tabel 8. Piletitulu aastatel 2010, 2011, 2012

Aasta	Piletitulu Narva linnaliinide tegevuse kohta (eurodes)
2010	250 850
2011	269 499
2012	324 000,7

Allikas: Narva Bussiveod AS-i tulemiaruanne 2010, 2011, 2012.

Narva linna 2013 aasta eelarves on ette nähtud Narva Bussiveod AS-ile välja maksta toetust summas 1 139 200 euro (Narva linna eelarve 2013).

Narva Bussiveod AS-i finantseerimise analüüsidest võib teha ettepaneku dotatsiooni määramiseks kahe variandil – liinikilomeetri järgi ja sõitjate hulga järgi. Tänapäeval määratakse dotatsioon esimesel variandil, kus Narva Bussiveod (Vedaja) saab toetust liinikilomeetrite järgi. Sõitjate hulk ei loendata. Sellel juhul on mõtekam maksta dotatsiooni-määrad väikebusside ja suurbusside puhul. Lepinguga tuleb määrata, et kindlaksmääratud ajahetkel sõidab väikebuss. Ja vastavalt doteeritakse vähem, kui suure mahutavusega buss.

Vastavalt 23.04.2013 Narva Linnavalitsuse liikmete ja Narva Bussiveod AS-i juhatuse vahel toimunud presskonverentsil saadud infole on ettevõtte tulude tase on 2012 aasta lõpuks langenud 30% võrreldes 2007 aastaga. Narva Bussiveod AS-i juhatuse poolt oli välja töötatud kriisiprogramm, mis nägi ette ettevõtte kahjumi likvideerimist, finantsarvestuse eeskirja muutmist üldkulude vähendamiseks, turundustegevuse reguleerimist. Arvestades ülaltoodut võib öelda, et see variant ei sobi. 2011 aastal oli vedaja poolt kasutusse võetud 5 uut MAN bussi. Väikebusside ostmise nõuab suuri lisakulusid ja nende ostmisega jäävad suure mahutavusega bussid seisma. Samuti suurenevad tööjõukulud,

kuna suureneb väikebussidega toimuvate vedude arv. Järelikult tekib ka vajadus suurendada juhtide arvu.

Teine variant on doteerimine sõitjate hulga järgi. Vedajat doteeritakse vastavalt sõitjate hulgale. See eeldab järjepidevalt sõitjateveo mahtude jälgimist ning motiveerib vedajat, et piletitulu maksimaalseks laekuks.

3.4. Ühistranspordi arendamine Narva linnas

Narva Linnavolikogu 06.08.2009 vastuvõetud määruse nr 115 alusel oli kehtestatud Narva linna transpordi arengukava 2009-2015. Üldmainitud arengukava analüüsidest võib öelda, et ühistranspordisektori on vajalik korralikult uurida. Info ühistranspordi kohta on vähe.

On teade, et õhusaaste, ruumi- ja ressursivajadus, liiklusohutus ja mitmed teised transpordi poolt tekitatavad kahjulikud mõjud kujundavad linna mainet ning elanike rahulolu oma kodukohaga. Ühistranspordi eelisarendamise kaudu on võimalik vähendada inimtegevuse ja transpordisektori negatiivseid mõjusid ning kujundada linnaruumi harmooniliselt ja elukvaliteeti tõstvalt. Bussiliikluse eelisarendamisel on suur majanduslik ja sotsiaalne tulu, kuna väheneb vajadus investeeringute järele infrastruktuuri rajamiseks ning suureneb transpordi kättesaadavus. Olukorras, kus linnaruum on piiratud, on oluline kasutada ruumi mõistlikult ning jätta see maa inimestele, mitte aga autodele (Narva linna transpordi arengukava 2009-2015).

2004-2005aastatel oli Narva linn ühistransporti uuritud ja analüüsitud. Ühistranspordi eesmärgipäraseks planeerimiseks ning selle kvaliteedi määramiseks on oluline analüüsida ühistranspordi olukorda järjepidevalt – viia läbi küsitlusi ja loenduseid. Inse-neribüroo Stratum OÜ teostas uuringut „Narva linna ühistranspordi liinivõrgu optimeerimine“. Uuring toimus kahes etapis. Esimene oli esitatud alljärgnevana:

- andmed reisijate arvu kohta bussides kõikidel liinidel;
- andmed reisijate vanulise struktuuri kohta;
- andmed liinidel kasutatavate busside täituvuse kohta.

Teine etapp oli järgmine:

- Narva linna ühistranspordivõrgu analüüs ja liinivõrgu optimeerimine;

- Ülevaade Narva ühistranspordi teenindustaseme põhinäitajatest;
- Narva linna ühistranspordimudeli koostamine.

Narva ühistranspordi liinivõrgu optimeerimisülesande täitmiseks kasutati maailmas laialdast kasutamist leidnud transpordipaketti TRIPS. TRIPS-transpordimudel võimaldas anda asjakohase ja paljude tunnusoontega varustatud ülevaate Narva transpordisüsteemist tervikuna, sealhulgas linnaosade, ühistranspordi operaator-ettevõtte, liinide jne lõikes, võimaldades kiiresti määrata valupunktid ning hinnata ühistranspordi üksikute elementide kvaliteeti, sealhulgas teenindustaseme üldparameetreid. Tulemused oli esitatud reisijatekoormuse kirjeldamises, liinide koormuste võrdluses, reisijaliikide jagunemises. Oli tehtud ettepanekud-soovitused busside intervalli suurendamise ja väikebusside kasutuselevõtu kohta (Narva linna ühistranspordi liinivõrgu optimeerimine 2005).

Viimaste aastate jooksul areneb Narva ühistransport aktiivselt. Mis puutub Narva Bussiveod AS-i, võiks öelda, et ettevõtte uuendab aktiivselt oma bussiparki ning kui 5 aastat tagasi võis rääkida keskmisest busside vanusest 15-17 aastat siis nüüd juba ligi 7-8 aastast busside vanusest. Igal juhul ettevõtte püüab parandada omalt poolt ühistransporditeenuste osutamise kvaliteeti. Nii näiteks sai 2007 aastal AS Narva Bussiveod 12 uut Mercedes-Benz linnaliinibussi ja 2011 aastal oli võetud kasutusse veel 5 uut MAN bussi. Samas 2012 aasta märtsis võidetud hankemenetluse tulemusena andis Maanteeamet Narva Bussiveod AS kasutusse 5 maakonna- ja 7 linnaliini bussi IVECO IRISBUS Crossway. Nii MAN kui ka IVECO bussid on varustatud peatuste infosüsteemidega ja konditsioneeridega, mis teeb nende kasutamist reisijate poolt eriti mugavaks.

Alates 2010 aasta märtsist oli Narva linna poolt korraldatud koolibussiliinid, mille ülesandeks on toimetada õpilased hommikul koolile lähimasse peatusse, pärast tunde viia lapsed kodu poole tagasi. Koolibussid on mõeldud nii alg-, põhikooli kui ka gümnaasiumiastme õpilastele ning on kõigile neile tasuta – bussi sisenemisel tuleb bussijuhile ette näidata vaid õpilaspilet (Narva Linnavolikogu 21.12.2010.a. määrus nr 46 „Narva Linnavolikogu 23.03.2006 määrus nr 10 „Sõidusoodustuse kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol 46“ muutmine). Autor arvab, et koolibusside liikumine Narvas aitas mõnes mõttes sotsiaalset pinget parandada. Paljudele peredele on laste jaoks sõidupiletite ostmise tõsine kuluartikkel. Tasuta sõit koolibussis võimaldas lahendada selle probleemi.

3.5 Järeldused ja nende analüüs ning ettepanekud

Käesoleva töö eesmärgiks oli uurida erinevad toetuse tasumise meetodid ning selgitada missugune nendest või kombinatsioonist võiks olla kõige optimaalsem Narva linnas korraldatud bussiliikluse tingimustes, lähtudes just konkreetse linna olukorrast ja sellest, et linnaliinide teenindamist teostab 100% linnale kuuluv ettevõtte.

Teostatud uuringu tulemusena on autor jõudnud järgnevate järeldusteni. Eesti Vabariigi tingimustes on võimalik rääkida kolmest rakendatud meetodist:

- Niinimetatud „brutohind”, mida kasutatakse Tartus ning tegelikult ka seoses paljude teiste avaliku tellimuse liinidega. Brutohinna puhul tellija maksab vedajale kokkulepitud kilomeetri hinna sõltumata reisijate arvust.

Sellise lähenemise puhul piletitulu läheb tellijale ning temale langeb suurem koormus liinide logistika ja tulu optimaalsuse arvestamisel. Siin on oluline, et tellijal oleks piisav informatsioon konkreetsete liinide piletimüügi statistiliste näitajate osas konkreetsete peatuste ja sõidugraafikute lõikes. Siis tellija saab teha kompetentse tellimuse ning maksta vedajale kilomeetri hinna maksimaalsete reisijate arvu vedamise eest, mis omakorda tagab kõrgema piletitulu.

Negatiivsena võiks märkida seda, et antud süsteemi puhul vedaja ei ole huvitatud liinide logistika ja pikkuse ratsionaalsusest ning sõitjate maksimaalsusest, kuna tellija maksab talle konkreetsetel tingimustel teostatud liinikilomeetri hinda, mis ei sõltu reisijate arvust. Samas selline koostöö tähendab vedaja täieliku pühendumist teenuse kvaliteedile ja busside seisukorrale ehk vahetult liinide teenindamisega seotud ülesannetele, mis on vägagi oluline ja on otseselt nähtav-tarbitav reisijate poolt. Positiivseks aspektiks vedaja jaoks on ka see, et antud süsteemi puhul on võimalik lepingusse panna valem, mis võimaldab kulude indekseerimist tulenevalt tähtsamatest komponentidest: kütuse hind ja töötasu kasv, mis omakorda tagab teenuse hinna adekvaatsust kuludele.

- Niinimetatud „netohind”, mis on praegu kasutuses Narva linnas, mille positiivsed ja negatiivsed küljed on järgmised.

Valemi koostisosadeks on siis toetus pluss piletitulu. Selline süsteem nõuab eelkõige vedaja poolset initsiatiivi sõitjate arvu suurendamisel, mille huvitavus seisneb piletitulu kasvatamises. Samas netohind tõstab tellimuse täitmise riskid kui ka liinide

korraldamise logistika vedaja õlgadele, mis on tellija seisukohalt positiivne ning vajab linnapoolset väiksemat ettevalmistumist.

Negatiivseks küljeks on siin vedaja jaoks tekkiv piletitulu laekumise risk tuleneval liinide logistikast ja sõitjate arvust. Väiksem piletitulu tekitab olukorda, kus ettevõtte ei ole võimeline tagama teenust kehtestatud hinnaga, mis omakorda paneb taotlema täiendava toetuse vahendeid. Suurem piletitulu tagaks ettevõtte arenguvõimalusi.

- Alates 01.01.2013 Tallinnas rakendatud tasuta sõitjate vedu tähendab kolmanda süsteemi rakendamist Eestis. Käesolev süsteem toetub tasuta reisijate veol ainult linnaelanikke osas, teiste sõitjate vedu toimib ikka tasu eest endiste tariifide tasemel.

Ülaltoodud süsteemi positiivseks küljeks võib märkida loomulikult linnaelanike jaoks soodsat olukorda, samas on selge, et niisugune tasuta reisijate vedu toimub kohaliku omavalitsuse eelarve arvelt ehk ilmselt teiste seni finantseerimata valdkondade arvelt, kuna majanduslik seis ei võimalda lisatulude planeerimist ja nendest tekkinud lisakulude katmist.

Samas on negatiivseks küljeks topeltsüsteemide kulukas ülalpidamine ehk see, et hinnanguliselt mitmekordselt väiksema tasuliste reisijate arvu nimel tuleb pidada sama kulukat piletitearvestuse, kontrollimise ja ülalpidamise süsteemi.

Sellise lähenemise puhul läheb piletitulu tellijale ning temale langeb suurem koormus liinide logistika ja tulu optimaalsuse arvestamisel. Siin on oluline, et tellijal oleks piisav informatsioon konkreetsete liinide piletimüügi statistiliste näitajate osas lausa peatuste ja sõidugraafikute lõikes. Sisuliselt võib rääkida "brutosüsteemist", mille raames pakutakse tasuta sõitu selle konkreetse kohaliku omavalitsuse elanikule ja tasu eest mitte elanikule.

Siin autor lisab tabel analüüsiga Tallinn, Tartu ja Narva kohta võrreldavate aspektide alusel.

Tabel 9. Tallinn, Tartu ja Narva võrreldavate aspektide analüüs

Võrreldavad aspektid	Tallinn	Tartu	Narva
Toetuse maksmise meetodid	KOV elanikele on sõit tasuta (sisuliselt bruto) 1. Pileti peab ostma ainult antud KOV mitteelanik; 2. Piletitulu laekub KOV-le.	Bruto 1. KOV tasub teenuse eest 100% ulatuses 2. Piletitulu laekub KOV-le	Neto 1. KOV maksab määratud toetust 2. Piletitulu eest hoolitseb vedaja (laekub vedajale)
Sõidupiletite suurusjärgu maksumuse võrdlemine ühekordsete piletite näitel	1,60 EUR (täpsustus: tasub mitteelanik)	1,0 EUR	0,5 EUR
KOV kulutused bussiliiklusesse 2013 aasta eelarve näitajate põhjal ühe elaniku kohta (näitab investeeritavate vahendite suurust)	Elanikke arv seisuga 01.01.2013: 419 830 Eelarveline eraldis: 55 782 860 EUR Ühe elaniku kohta: 132,9 eurot/aastas	Elanikke arv seisuga 01.01.2013: 98 481 Eelarveline eraldis: 7 753 500 EUR Ühe elaniku kohta: 78,8 eurot/aastas	Elanikke arv seisuga 01.01.2013: 63 092 Eelarveline eraldis: 1 139 200 EUR Ühe elaniku kohta: 18,1 eurot/aastas

Järelduste analüüs:

Eeltoodud asjaolude põhjal tuleks konstateerida, et Narvas rakendatud senine süsteem on võimalik, kuid omab olulist puudust eelkõige sõidusoodustuste hüvitamata jätmise tõttu õpilaste ja pensionäride osas.

Netohinna tasumise süsteemi säilitamine Narva tingimustes tähendaks juurutatud süsteemi arusaadavust ja käsitlemise lihtsust eelkõige tellija jaoks ning tagaks vedaja motiveeritust liinide logistiga kujundamisel. Samas tuleks rõhutada suurt vedaja riski seoses reisijate arvu prognoosimisega ja busside täituvusega.

Brutosüsteem tagaks vedajale stabiilsust ning võimaldaks kasvavate kulude (eelkõige seoses kütuse ja töötasudega) adekvaatset hüvitamist indekseerimisvalemi abil. Tasuta sõitjate veo korraldamine Narva linnas on seotud oluliste täiendavate kuludega, mis

kahe-kolme viimase aasta eelarve põhjal tähendaks vähemalt 30% toetuse kasvu, et kompenseerida laekumata piletitulu kahju lähtudes reaalsest kuludest.

Samas ei saa jäta märkimata seda, et erinevalt Tallinnast on Narvas bussiliine kasutavate külaliste arv maksimaalselt 2-3%, mille tõttu oleks võimalik loobuda piletisüsteemi, -arvestamise ja –kontrollimise ülalpidamisest, mis jätaks need kulud ära. Tallinnas tasulise ja tasuta sõitmise süsteemid töötavad paralleelselt, mis ei ole majanduslikult otstarbekas.

Järelduste analüüsi põhjal tehtav ettepanek seisneb järgmises. Nimetatud lühijärelduste põhjal võiks teha ettepaneku rakendada Narva linnas kombineeritud neto- ja brutohinnal põhinevat kilomeetri maksumuse süsteemi, mis tähendaks seda, et brutohind oleks taganud vedajale teenuse pakkumise stabiilsust. Samas lepingus oleks sätestatud ka netohinna element piletitulu osas. Seda on võimalik teha niimodi, et vedaja oleks saanud teatud proportsiooni piletitulust. Näiteks 20-25% piletitulust oleks ettenähtud vedajale lisaks makstavale toetusele. Selline stiimul rakendaks vedaja teadmisi ja tähelepanekuid piletitulu tõstmisel, mis oleks kõikidele osapooltele majanduslikult kasulik ja muudaks süsteemi paindlikuks ning ratsionaalsemaks.

Nimetatud piletitulust laekuv boonuse võimaldaks ettevõttel arvestada arengusse (näiteks: busside, seadmete soetamiseks) investeeritavate vahenditega, mis tõstaks teenuse kvaliteedi.

Lisaettepanekuna võiks märkida, et autor peab võimalikuks rakendada Narva linnas tasuta bussiteenust nii kohalikele elanikele, kui ka külalistele kuna viimaste arv ei ole märkimisväärselt suur (kuni 2-3%). Selline lähenemine võimaldaks kokku hoidma piletimüügisüsteemi (vajalikud seadmed, kassiidid jne) ja piletikontrolöride kulude arvelt. Loomulikult tähendaks see piletitulu hüvitamist vedajale aga samas ka teenuse omahinna odavnemist kokkuhoitud vahendite arvelt.

KOKKUVÕTE

Ühistranspordi süsteem bussiliikluse kontekstis on vajalik ja oluline tingimus ühiskonna eksisteerimiseks, et tagada inimeste kui tööjõu liikumist ning sotsiaalsete objektideni jõudmiseks.

Töö eesmärgiks oli uurida erinevaid toetuse maksmise võimalusi ja selgitada, missugust toetuse maksmise meetodit võiks Narva linna tingimustes rakendada nii, et oleks tagatud kõige mõistlikum linnavahendite kasutamine ja piletitulu laekumine arvestades elanike huve (piletihind, liinide maht).

Nimetatud ülesannete saavutamiseks teeb autor ülevaate transpordisüsteemist ja Euroopa Liidu ning Eesti Vabariigi transpordipoliitikast. Eraldi on selgitatud valdkonda reguleerivate õigusaktide mõju teenusele, keskkonnale ja ühiskonna huvidele. Töös kirjeldatud EV-le alati eeskujuks olnud Põhjamaade kogemus ühistranspordi korraldamisel: Soome Vabariigi, Taani Kuningriigi ja Norra Kuningriigi näitel.

Analüüsi Eesti transpordi arengukava aastateks 2006-2013 ja analüüsi Tallinnas ning Tartus rakendatud toetuse maksmise põhialuseid (meetodeid) ning selgitati Narva linna olukorda, eripärasid.

Järelduste osas analüüsi kolme rakendatud meetodit “bruto”, “neto” ja tasuta liinivedu konkreetse kohaliku omavalitsuse elanikele.

“Bruto”, “neto” toetuse maksmise süsteem ja tasuta liinivedu tähendab kokkuvõtvalt järgnevat:

- Bruto alusel toimub bussiliinide subsideerimine sõltuvalt tellimuse mahust (vedajale makstakse dotatsiooni põhiliselt liinikilomeetrite koguse pealt) ja piletitulu laekub teenust tellinud kohalikule omavalitsusele. Antud olukord on vedajale stabiilsem sest liinide arvestamise logistika parema piletitulu nimel langeb tellija õlgadele, kuid miinuseks on see, et vedajal puudub huvi reisijate arvu suurendamise osas, aga vastutab ainult teenuse kvaliteedi eest (õigeaegne ja vastavate bussidega teenindamine). Tähendab piletitulu risk on täielikult tellija poolel.
- Neto alusel toetuse maksmine vedajale toimub lähtudes prognoositavast piletitulust Vedajale makstakse dotatsiooni ja piletitulu laekub otse. Selline süsteem nõuab eelkõige vedaja poolset initsiatiivi sõitjate arvu suurendamisel, mille huvitatavus seisneb piletitulu kasvatamises. Liinide korraldamise logistika risk

langeb vedajale ja siin on oht, et võib langeda teenuse kvaliteet (vähem sotsiaalse suunitlusega liine).

- Tallinnas on alates 01.01.2013 kasutusel tasuta bussivedu kohalikele elanikele ning teistel (niinimetatud linna külalistelt) võetakse tasu kehtestatud hindade alusel. Sisuliselt on tegemist "bruto" süsteemiga, kuna müüdüd piletite tulu läheb ka kohalikule omavalitsusele.

Tuginedes Narva linna olukorrale jõudis autor ettepanekuni rakendada Narva linna tingimustes "bruto" ja "neto" toetuse maksmise kombinatsiooni. Teenuse osutamise stabiilsuse huvides oleks vedajale tasutud toetus kogu osutava teenuse mahu pealt ning selleks, et motiveerida AS Narva Bussiveod korraldama optimaalsemat liinide logistikat suurema piletitulu osas maksta osa piletite müügist laekuvalt summalt näiteks 20-25% vedajale. Nimetatud boonuse läheks ettevõtte arendamiseks (vajalikud investeeringud bussidesse, parki jne).

Kõrvaltähelepanekuna võiks teha ettepanek rakendada Narva linnas ka tasuta bussiteenust kõikidele sõitjatele, st kaasaarvatult linna külalistele kuna nende kogus ei ole suur 8 arvestuslikult 2-3%, mis omakorda võimaldaks kokkuhoidmist piletimüügisüsteemi (vajalikud seadmed, kassiidid jne) ja piletikontrolöride arvelt.

Autor peab tehtud järeldusi ja ettepanekuid realistlikeks ja rakendatavateks, mille tõttu esitab neid Narva Linnavalitsusele nendega arvestamiseks kaalumiseks.

SUMMARY

Public transport system in bus traffic context is a useful and essential condition of the society existence to guarantee employees movement and gaining public destinations.

The aim of the paper was to research the opportunities for paying various benefits and to find out what method of paying the benefits could be applied under Narva city conditions to ensure the most rational usage of the city resources and accrual of fee income, taking into accounts the citizens' interests (fee, the number of bus lines).

To reach these aims the author of the paper has observed the public transport system and traffic policy of both the European Union and the Republic of Estonia. Separately it has been clarified how the legal acts, which regulate this field, influence the service, environment and the society interests. The paper includes description of the Northern countries experience in public transport establishment by the examples of Finland, Denmark and Norway, which have always been models for Estonia. The Estonia transport development agenda 2006-2013, as well as the principles (methods) of paying the benefits in Tallinn and Tartu have been analyzed and the Narva city procedure and peculiarities have been clarified.

In the conclusive part of the paper three applied methods have been analyzed: gross, net and free bus line for the citizens of the specific local government.

In brief the benefits payment system of "gross", "net" and free bus line mean the following:

- On the basis of gross the financing of bus line happens in accordance with the order volume (the donation transporter is paid depends on the line kilometrage) and the fee is covered by the local government who has ordered the service. This kind of procedure is more stable for a transporter due to the fact that in the name of better fee income the line accounting logistics lies heavy on the ordering client. However, the disadvantage of the procedure is that the transporter is not interested in the increase of the passengers' number and he/she is responsible only for the quality of the service (punctual and appropriate bus service). That is the risk of fee income lies heavy totally on the client.

- On the basis of net the financing of bus line happens depending on the fee income forecast. A transporter is paid donation and the fee income accrues by itself. That system first of all requires from a transporter efforts in the increasing of the passengers' number, which in its turn means being interested in the fee income growth. The line establishment logistics risk lies heavy on the transporter, which creates danger of the service quality decrease (less social role of the line)
- Beginning from 01.01.2013 Tallinn city has been applying free bus traffic for its citizens and other people (so called city visitors) are charged with the fee on the basis of the established pricelist. Actually that is a "gross" system as far as the sold tickets income also goes to the local government.

Judging from Narva city procedure the author of the paper has come to the conclusion to apply "gross" and "net" benefits payment combinations under the conditions of Narva city. For the service stability a transporter should be donated in accordance with the done service volume. To motivate *Narva Bussiveod* to organize the most appropriate lines logistics in the part of the biggest ticket income it is suggested to pay a part of the ticket income (depending on the tickets sell for example 20 – 25%) to a transporter. That bonus would go to the development of the company (necessary investment into busses, park, etc.).

It also should be suggested to apply in Narva city a free bus traffic service for every person including the visitors of the city because their number is not high (approximately 2-3 people). That would in its turn encourage savings at the cost of fee paying system (necessary devices, assistants, etc.) and ticket inspectors.

The author of the paper considers the made suggestions to be feasible and applicable and for that reason will presents them to Narva local government for consideration.

KIRJANDUS

1. Aas, Taavi 2012. *Kui tallinlased tahavad, saab tasuta ühistransport teoks*.
<http://www.pealinn.ee/?pid=104&nid=9434&lang=5> (viimati vaadatud 07.05.2013).
2. Beenders, Rob 2012. *Tasuta ühistransport säästab raha*.
<http://www.pealinn.ee/?pid=164&nid=9609&lang=5> (viimati vaadatud 07.05.2013).
3. Eesti Roheline Liikumine 2010. *Euroopa Liidu transpordipoliitika: koolitusmaterjal*. Tallinn. <http://www.roheline.ee/files/eu/transpordipoliitika-koolitusmaterjal.pdf> (viimati vaadatud 07.05.2013).
4. Eesti Rohelise Liikumise infoportaal.
<http://www.autovaba.ee/sisu/miks-autovaba.html> (viimati vaadatud 07.05.2013).
5. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 21.10.2009.a määrus nr 1071/2009 „Ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta“
6. Geomedia OÜ 2010. *Uuringu ja analüüsi koostamine Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest lõpparuanne*. Tartu. <http://www.hol.ee/pealinnaregioon/files/Geomedia%20lopparuanne.PDF> (viimati vaadatud 07.05.2013).
7. Inseneribüroo Stratum 2005. *Narva linna ühistranspordi liinivõrgu optimeerimine*. Tallinn.
8. Jüssi, Mari 2004. *Säästev transpordipoliitika*. Tallinn: Trükikoda B2.
<http://www.roheline.ee/files/transport/saastev-transpordi-planeerimine.pdf> (viimati vaadatud 07.05.2013).
9. Jüssi, Mari 2005. *Euroopa Liidu transpordipoliitika: koolitusmaterjal*.
<http://www.roheline.ee/files/eu/transpordipoliitika-koolitusmaterjal.pdf> (viimati vaadatud 07.05.2013).
10. Karja, Stepan 2012. *Linnaelu ümberkorralduste ootel*.
<http://www.tartupostimees.ee/776632/stepan-karja-linnaelu-umberkorralduste-ootel/> (viimati vaadatud 17.05.2013).
11. Leima, Laurits 2012. *Tasuta busside idee kütab kirgi*. Tartuexpress. 22.03.2012.
<http://www.tartuexpress.ee/?page=1&id=897> (viimati vaadatud 05.05.2013).
12. Luts, Hannes 2011. *Tasuta bussisõit – hea või halb? Eesti Päevaleht* 18.05.2011.
<http://www.epl.ee/news/arvamus/tasuta-bussisoit-hea-voi-halb.d?id=51297289> (viimati vaadatud 07.05.2013).
13. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 26. mai 2004.a määrus nr 141 „Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri“.

- <https://www.riigiteataja.ee/akt/122122011016> (viimati vaadatud 07.05.2013).
14. Narva Bussiveod AS-i käsikirjaline tulemiaruanne 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012.a.
15. Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri-ja Linnaplaneerimise Ameti ja Narva Bussiveod AS-i vahel 02.01.2013.a sõlmitud „Narva linna bussiliiniveo avaliku teenindamise leping“ nr 4 (käsikirjaline).
16. Narva linna arengukava 2008-2017.
http://web.narva.ee/files/IX2009_NarvaAK_2008_2014.pdf
(viimati vaadatud 07.01.2013).
17. Narva linna eelarve 2013. <http://web.narva.ee/files/5012.pdf> (viimati vaadatud 07.03.2013).
18. Narva linna koduleht. <http://www.narva.ee/ee/> (viimati vaadatud 17.05.2013).
19. Narva Linnavolikogu 23.03.2006 määrus nr 10 „Sõidusoodustuse kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol“ <http://web.narva.ee/files/2865.pdf> (viimati vaadatud 07.05.2013).
20. Narva Linnavolikogu 26.09.2007.a. määrus nr 36 „Narva linna arengukava 2008-2017“
<https://www.riigiteataja.ee/akt/4070/2201/3050/Narva%20linna%20arengukava.pdf>
(viimati vaadatud 07.05.2013).
21. Narva Linnavolikogu 21.12.2010.a määrus nr 46 „Narva Linnavolikogu 23.03.2006 määrus nr 10 „Sõidusoodustuse kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol 46“ muutmise
<http://www.narva.ee/files/2735.pdf> (viimati vaadatud 07.05.2013).
22. Narva Linnavolikogu 21.12.2010. a määrus nr 46 „Narva Linnavolikogu 23.03.2006 määrus nr 10 „Sõidusoodustuse kehtestamine Narva linna avalikul liiniveol 46“ muutmise
<https://dokregister.narva.ee/index.php?page=docshow&docid=63611> (viimati vaadatud 07.05.2013).
23. Osula, Hugo 2011. *Bussiettevtõtjate aktiivsus on ühistranspordi päästerõngas*. Äripäev 08.09.2011.
24. Osula, Hugo 2011. *Buss peab muutuma autost atraktiivsemaks*. Mootor Grupp AS 2011.
25. Pärnu ühistransport. <http://www.parnu.ee/index.php?id=1940> (viimati vaadatud 07.05.2013).
26. Riigihangete seadus RT I 2007, 15, 76 (viimati vaadatud 07.05.2013).

27. Riikliku ühistranspordiregistri asutamine ja registri põhimäärus.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122011158> (viimati vaadatud 07.05.2013)
28. Sepp, Jüri; Tomson, Eve 2010. *Reisijateveo riikliku korralduse probleemid ja võimalused Eesti bussitranspordi näitel*.
http://www.mattimar.ee/publikatsioonid/majanduspoliitika/2010/50_Jyri_Sepp_Eve_Tomson.pdf (viimati vaadatud 07.05.2013).
29. Spirin, Iosif 2012. *Organizatsija i upravlenie passazirskimi avtomobiljnõmi perevozkami*. Moskva:Academia.
30. Statistikaameti veebileht. <http://pub.stat.ee/px-web.2001/dialog/Saveshow.asp> (viimati vaadatud 07.05.2013).
31. Tallinna Autobussikoondise AS-i ja Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise Aktsiaseltsi koondumine 2012. Tallinn. <http://www.tak.ee/index.php?page=484&> (viimati vaadatud 07.05.2013).
32. Tallinna linna 2013. aasta täpsustatud eelarve. <http://www.tallinn.ee/est/eelarve> (viimati vaadatud 17.05.2013).
33. Tartu linna 2013.a koondeelarve.
[http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/0/C660EC3479FD45CBC2257AE9006479CE/\\$FILE/lisad%201-5.pdf](http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/0/C660EC3479FD45CBC2257AE9006479CE/$FILE/lisad%201-5.pdf) (viimati vaadatud 17.05.2013).
34. *Tartu linna ühistransport*. Tartu linna kodulehekülg.
http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=3964 (viimati vaadatud 07.05.2013).
35. Teede- ja Sideministri 07.06.2000 a. määrus nr 41 „Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole“.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/82599> (viimati vaadatud 07.05.2013).
36. Teede- ja Sideministri 18.05.2001.a määrus nr 50 „ Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded“
<https://www.riigiteataja.ee/akt/13312367> (viimati vaadatud 07.05.2013).
37. Tomson, Eve 2005. *Eesti ühistranspordisektor transpordipoliitika objektina*.
http://www-1.mtk.ut.ee/varska/2005/II_Sektoraal/Tomson.pdf (viimati vaadatud 07.01.2013).
38. Transport. <http://et.wikipedia.org/wiki/Transport> (viimati vaadatud 07.01.2013).
39. Tolmoff, Helle 2012. *Bussisõitjate arv Tartus kasvab*.
<http://uudisvoog.postimees.ee/?DATE=20120906&ID=291881> (viimati vaadatud 07.05.2013).
40. Transpordi arengukava 2006-2013.

<https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1278/4604/12784610.pdf>

(viimati vaadatud 07.05.2013).

41. Ühendatud Piletite AS-i veebileht. www.pilet.ee (viimati vaadatud 07.05.2013).

42. Ühistranspordiseadus RT I 2000, 10, 58.

43. *Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010*. Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium.

http://www.mkm.ee/public/histranspordi_arenguprogramm_2006_-_2010.pdf (viimati vaadatud 07.05.2013).

44. Ühistranspordi infosüsteem. <http://www.mnt.ee/index.php?id=11141> (viimati vaadatud 07.05.2013).

45. Vabariigi Valitsuse 22.03.2004. a nr 80 „Riikliku ühistranspordiregistri asutamine ja registri põhimäärus“ § 7 lõige 1, 2.

46. Vidinžova, Jelena 2003. *Veondus ja side*. Õppematerjal 2003.

<http://www.vkg.werro.ee/materjalid/EGCD/Opik/juku/veondus/veondus.html>

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina

Jekaterina Kazakova
(*autori nimi*)
(sünnikuupäev: 20.06.1983.a.)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
PÕHJAMAADE JA EESTI VABARIIGI ÜHISTRANSPOORDI KORRALDAMISE
VÕRDLEV ANALÜÜS JA SELLE RAKENDAMISE ASPEKTID NARVAS
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on

Eduard East
(*juhendaja nimi*)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
- 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus/Tallinnas/Narvas/Pärnus/Viljandis, **27.05.2013**