

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Johannes Luht

**ÜHISTRANSPORDI RAHASTUS MAAKONNALIINIDEL JA
KOMMERTSVEO ROLL EESTI KOMMERTSVEDAJATE
PERSPEKTIIVIST**

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB Logistika

Juhendaja: Tarvo Niine, Ph.D

Kaasjuhendaja: Jelena Hartšenko, Ph.D

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 6850 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Johannes Luht

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 143093

Üliõpilase e-posti aadress: jluht@mail.com

Juhendaja: Tarvo Niine, Ph.D:

Töö vastab kehtivatele nõuetele:

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsekomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE	7
1.1. Ühistranspordi nõudlus ja turg	7
1.1.1. Ühistranspordi nõudlus ja pakkumine	7
1.2. Konflikt kahe filosoofia vahel	10
1.2.1. Argumendid konkurentsi soodustava filosoofia vastu	10
1.2.2. Argumendid konkurentsi soodustava filosoofia poolt	12
1.3. Eesti debatt	13
1.3.1. Eesti tasuta ühistranspordi taust – Tallinna näide	13
1.3.2. Tasuta maakondlik ühistransport kui regionaalpoliitika arendusmeede	15
1.3.3. Tasuta või tasuline ühistransport?	15
1.3.4. Valitsuse uus plaan	17
2. UURING	19
2.1. Eesti ühistranspordi statistiline ülevaade	19
2.2. Uuringu ülesehitus ja valim	22
2.3. Leiud intervjuudest kommertsvedajatega	23
2.4. Järeldused ja soovitused	26
KOKKUVÕTE	29
SUMMARY	31
KASUTATUD KIRJANDUS	33
LISA 1 INTERVJUUDE ANDMED	36
LISA 2 KÜSIMUSED INTERVJUEERITAVATELE	37

ABSTRAKT

Eesti ühistranspordi maastikul on toimumas suuremat laadi muudatused seoses valitsuse praeguse tegevusega. Antud bakalaureusetöö eesmärgiks on tutvustada tasuta maakondliku ühistranspordi poliitikat ja sellega seonduvat kommertsvedajate perspektiivist. Seejuures toon välja, mis osas on küsitletud sarnasel arvamusel. Samuti punktid, kus nende arvamused lahknevad. Selle käigus soovib autor teada saada ka seda, kuidas tasuta maakondliku ühistranspordi poliitika mõjutab transpordisektoris tegutsevaid ettevõtjaid. Oluline on teada, milliseid negatiivseid või positiivseid ilminguid riigi suurem sekkumine endaga kaasa võiks tuua. Samuti ka asjaolu, kas kommertsvedajad suudavad kokkuvõttes pakkuda klientidele paremat teenust – kiirem sõiduaeg, mugavus ja üldine teenusekvaliteet.

Uurimuse meetodiks on ekspertintervjuud. Autor viis läbi intervjuud kommertsvedajatega, kes tegutsevad igapäevaselt Eesti eri piirkondades. Kogumis on viis intervjuud. Kindlasti oleks oluline, et põhjapanevamate järelduste jaoks oleks number suurem. Kahjuks keeldusid mitmed sihtvalimisse kuulunud ettevõtted erinevatel põhjustel vastamisest.

Järgnevalt toob autor välja tähtsamad järeldused. Esiteks toimib praegune maakondliku ühistranspordi ühistranspordi korraldus üldplaanis hästi. Riigi sekkumine võib ühistranspordisektori tasakaalust välja viia ning tekitada tagajärgi, mida on raske ette näha. Teiseks kõlab tasuta teenuse pakkumine küll teoorias hästi, kuid tasutaid asju pole olemas, samuti ei lahenda see ka probleemi ennast. Tähtis on, et fookuses oleksid hoopis teede kvaliteedi parandamine, liinide tihendamine, üldise teenusekvaliteedi tõstmine ning turutõrgetega tegelemine.

Üldiselt võib riigi säärast otsust pidada populistlikuks ja poliitiliseks. Antud tegevusel puudub nii majanduslik kui ka analüütiline tugi.

Märksõnad: tasuta maakondlik ühistransport, kommertsvedajad, tasuta ühistransport, riiklik sekkumine.

SISSEJUHATUS

Tasuta ühistranspordi teema kerkis Eestis tugevamalt esile 2013. aastal, kui seda rakendati Tallinna linnas. Uuesti ja isegi laiemalt on teema esile kerkinud seoses Keskerakonna võimule tulekuga ja Kadri Simsoni plaaniga viia ellu tasuta maakondlik ühistransport, mis peaks rakenduma 2018. aasta 1. juulist. Teemaatika on leidnud käsitlust lugematute arvamuskirjelduste näol Eesti suurimates ajalehtedes. Sõna on võtnud nii poliitikud, eksperdid kui ka täiesti tavalised inimesed. Samuti oli teema kõne all ka 4. aprillil Urmas Vaino juhitud arutelusaates „Suud puhtaks“.

Probleem antud teema puhul seisneb selles, et riik ei ole huvitatud valdkonnas tegutsevate ettevõtjate seisukohtadest. Töö eesmärk on tuvustada Eesti ühistranspordi seisu kommertsvedajate vaatevinklist. Samuti ka võimalikke ohte, mis võivad kaasneda riigi sekkumisega.

Autorit motiveeris antud teemaatika kirjutamisel asjaolu, et tema jaoks on üheskoos mitmeid huvitavaid valdkondasid. Autor on aastaid hoidnud ennast kursis tähtsamatel teemadel, mis puudutavad Eesti ühiskonda. Samuti on autorile huvi pakkunud ka ühiskonna ja majanduse tundma õppimine üldisemalt ning sellest tulenevalt on lugenud nende teemadega seonduvat kirjandust. Tasuta maakondliku ühistranspordi teema puhul on kokku kombineerunud mitmed huvitavad tegurid. Teema on leidnud ühiskonnas pikemaajalist järjepidevat kajastust. Samuti on debatid ja arvamused olnud kohati teravad – see näitab, et teemaatika läheb inimestele korda. Tasuta maakondliku ühistranspordi puhul on kaasa haaratud ka majandusega seonduvad küsimused, millele on tihti raske õigeid vastuseid anda. Oluline on ka see, et autor õpib alates 2014. aastast logistika erialal ning tunneb selle vastu huvi. Eesti Päevalehest loetud Kaido Kuke arvamuskirjutus tekitas autoris suurema huvi tasuta ühistranspordi teemaatika. (Kukk, 2017) See näitas, et teemaatika pole nii must-valge, kui esmapilgul tunduda võib. Nii tasuta kui ka tasulise teenuse puhul on omad plussid ja miinused.

Töö uuring jaoks kogus autor andmeid ekspertintervjuude abil. Küsimustik on eestikeelne ning valimis on esindatud viie Eesti kommertssektoriga tegeleva inimese arvamused. Uurimuse

peamine eesmärk on tutvustada kommertsvedajate arvamust seoses tasuta maakondliku ühistranspordi poliitikaga. Seega on oluline välja tuua, kus küsitlustes osalenute arvamused kattuvad, kuid ka punktid, mis osas nad eriarvamusele jäävad. Tähtis on ka see, milliseid ohte kommertsvedajad näevad seoses riigi suurema sekkumisega transpordisektorisse. Samuti küsimus - kas erasektor suudab ikkagi pakkuda klientidele paremat teenust võrreldes avaliku sektoriga?

Esimeses peatükis toob autor välja nii majanduse kui ka transpordi kaks keskest mõistet, nõudluse ja pakkumise. Samuti peamised argumendid, mis on olulised silmas pidades planeerivat filosoofiat ning konkurentsi soodustavat filosoofiat. Peatüki viimases osas käsitletakse tähtsamaid pidepunkte, mis seonduvad Eesti ühistranspordi debatiga. Teises peatükis toob autor välja olulisema statistika. Sealt võib leida andmeid Eesti ühistranspordi kohta üldisemalt, kuid fookuses on siiski maakonnaliinid. Samuti tuuakse välja ka uuringu ülesehituse ning valimi moodustumise. Peatüki teine pool on autori meelest kõige olulisem – seal on esindatud kommertsvedajatega läbiviidud intervjuude leiud. Lõpus on peamised järeldused intervjuude põhjal ning soovitusel tasuta maakondliku ühistranspordi poliitika osas.

Autor soovib siinkohal tänada intervjuueeritavaid ning juhendajaid, kellel oli oluline osa selle töö valmimisel.

1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE

1.1. Ühistranspordi nõudlus ja turg

Transpordi temaatika käsitlemisel ei saa üle ega ümber kahest olulisest mõistest – nõudlusest ja pakkumisest. Oluline on teada, kuidas tekib nõudlus ühistranspordi kui teenuse järele. Samuti ei saa mööda minna ka sellest, kuidas võib pakkumise suurenemine või vähenemine tarbija käitumist mõjutada.

1.1.1. Ühistranspordi nõudlus ja pakkumine

USA näitel saab üleüldise reisijate transpordi ja isikliku auto vahele sisuliselt võrdusmärgi panna. Huvitav on ka see, et sõidukis on tavaliselt ainult üks inimene – juht ise. Üks levinumaid reisi eesmärke on tööle või kooli jõudmine. Oluline on tasuvuse koha pealt ära märkida, et inimeste nõudlus (piletitulu) peab antud juhul ületama inimeste ajakulu ja transpordikulud. Tähtis on ka see, et üksikisikute nõudlusest transpordi järele tulenebki nõudlus suuremate sõidukite järele – bussid, rongid jne. (Wood, 2017)

Transpordi nõudlust mõjutavad kuus peamist muutujat: hind, täienduskauba hind, asenduskauba hind, tarbija sissetulek, maitse-eelistused ja kvaliteet. (Powell, 2001)

Esimesena käsitleme lühidalt kõige olulisemat komponenti, nimelt hinda. Inimesed ostavad asju, sest neil on vajadus – majandusteadlased ütlevad, et seeläbi saadakse kasu. Siinjuures ei saa edasi minna teadmata piirkasulikkuse mõistet ja selle sisu. Nimelt saab nälgjane inimene esimesest pätsist leivast märksa suuremat kasu kui järgnevast. Samas, kui anda samale inimesele väga suur arv leivapätse, siis võib juhtuda, et viimaseid ta sootuks ei tarbi ja need võivad rikneda. Kauba kogus, mida kindlaksmääratud kuupalgaga indiviid on nõus ostma sõltub tema hinnast võrdluses teiste kaupade ja

teenustega. Antud printsiipi saab rakendada ka transpordisektorile - bussi piletihinna langus suurendab reisijate arvu. (Ibid.)

Siinkohal on oluline mängu tuua ka teadmatuse faktor ehk me ei pruugi teada, kuidas piletihinna langus või tõus tarbija käitumist mõjutab. Tekib seos, mille kohaselt muutuste kiiruse tõus toob endaga paratamatult kaasa ka ettearvamatus kasvu. Samuti saab paljusid vastuolulisi, kuid samas ümberlukkamatuid arusaamasid, näiteks geomeetria, füüsika ja bioloogia vallast kohandada transpordisektorile. Sel juhul ei olegi vaja teadmisi kitsamast valdkonnast, vaid paikapidavad järeldused saab luua ka temaatikast suuremat teadmata. (Walker, 2018)

Asenduskaubad on kaubad, mis võivad teineteist vajadusel asendada. Näiteks, kui ühe kauba hind tõuseb märgatavalt ja teise kauba hind ei muutu, siis võib oodata teise kauba märgatavat nõudluse suurenemist. Hea näide transpordisektorist oleks samal marsruudil sõitvad rong ja buss. (Powell, 2001)

Täiendkaubad on aga kaubad, mis täiendavad teineteist – neid tarbitakse koos. Ühe kauba hinna tõus toob kaasa teise kauba nõudluse languse. Ideaalne näide on auto ja kütus, mis on mõlemad vajalikud rahuldamiseks inimeste soovi punktist A punkti B jõudmiseks. Märgatav pikaajaline bensiinihinna tõus toob antud juhul kaasa olukorra, kus inimesed vahetavad võimsamad autod ökonoomsemate vastu. Seejuures on väike ja suur auto omavahel asenduskaubad. (Ibid.)

Samuti täiendavad intermodaalse veo korral teineteist omavahel ka buss ja jalgratas või rong ja jalgratas. Põhja-Ameerikas on selles vallas alates 2000. aastast toimunud suured muutused. Näiteks on kolmekordistunud bussis olevate jalgrattahoidjate arv. Samuti on peatustesse tekkinud katusealused jalgratturitele ja ka seal on märgatud jalgrataste hoiukohtade suurenemist. Võiks arvata, et olukord ongi muutunud tunduvalt paremaks. Nii see aga ei ole - ühistranspordi ja jalgratta vahel on tekkinud ka vältimatud pinged. Näiteks esinevad probleemid tipptundide ajal, kui kogu bussi või rongi mahutavust oleks vaja pelgalt reisijate jaoks. Antud olukorras võtavad rattad ühistranspordi pindalast suure osa enda alla ja tekitavad seeläbi ebamugavusi. (Pucher & Buehler, 2009)

Mida suurem on tarbija sissetulek, seda rohkem saab ta kulutada raha transpordile. Samuti tõuseb huvi nii mugavamate kui ka kiiremate mooduste vastu. Autostumise ja sissetuleku kasvu vahel on täheldatud otsesest seost. Peaaegu alati kaasneb palga tõusuga ühistranspordi osakaalu vähenemine. (Powell, 2001)

Huvitaval kombel leiti Norras läbiviidud uuringus, et liinide sageduste tõstmine suurendas inimeste tehtud reiside arvu rohkem kui madalam hind. Üks võimalik põhjendus saadud tulemustele võiks olla see, et Norra puhul saame me rääkida väga madalast hinnaelastusest. Lühidalt ja konkreetsemalt – hinna alandamine ei avalda märgatavat mõju reiside arvule. (Brechan, 2017)

Toote või teenuse puhul pole oluline pelgalt hind, oluline roll on ka kvaliteedil. Näiteks võib mõni reisija eelistada bussi teistele sõiduväikele just seetõttu, et seal on loodud võimalus filmide vaatamiseks. Peamised ühistranspordi kvaliteeti määravad tegurid on kiirus, teenuse usaldatavus ja väljumiste tihedus. Samuti avaldavad mõju klientide maitse-eelistused. Konflikt seisneb aga selles, et kvaliteeti defineeritakse erinevalt. Samal ajal, kui üks tunnetab kvaliteedi tõusu seoses filmide vaatamise võimalusega, võib see teise jaoks muuta teenuse hoopis halvemaks. (Powell, 2001)

Transpordi teenust pakuvad nii erinevas suuruses eraettevõtjad kui ka riik. Miks aga peaks riik säärast teenust pakkuma? Põhjuseid on mitmeid – majanduslik areng, inimestele kindluse pakkumine (transport näiteks kooli ja haiglasse) ning riigi ja inimeste enda kaitse. Näiteks USA-s on lennuliinide organiseerimine erakätes, samal ajal lennujaamade ja lennuliikluse kontroll on riigi kätes. (Wood, 2017)

Osa nõudlusega seotud faktoreid, näiteks reisija sissetulek on sõltumatu kauba pakkumisest. Samal ajal on hind ja kvaliteet tegurid, mis suures osas sõltuvad sellest, mida pakutakse. Tavaliselt toovad majandusteadlased välja kolm peamist pakkumisega seotud aspekti: toote turuhinna (hind, mille eest on võimalik vastavat toodet müüa), tootmiskulud ning teiste toodete kasumlikkus, mida tarbitakse antud tootega koos. (Powell, 2001)

Nõudlus transpordi järele pole kohe kindlasti mitte lõpmatu ehk teatud osas tuleb piir ette. Samas kinnitasid Norras läbiviidud uuringu tulemused hüpoteesi, et pakkumist tõstes suureneb ka nõudlus. Sisuliselt – mida rohkem transporditeenuseid pakkuda, seda suurem hulk inimesi neid ka kasutab. (Brechan, 2017)

Majandusteooria sissejuhatavates õpikutes seletatakse kahte olulist printsiipi. Kui tootmiskulusid vähendada, siis nõudlus kasvab. Pakkumise poolelt – hinda langetades hakatakse kaupa vähem tootma. Majandusteadlased on leidnud, et vabaturu tingimustes peaks hinna määrama n-ö tasakaalu hind ehk koht, kus nõudlus – ja pakkumiskõverad ristuvad. (Powell, 2001)

1.2. Konflikt kahe filosoofia vahel

Üldiselt peaks valitsuse transpordipoliitika eesmärk olema rahvale suurima võimaliku rahulolu tagamine. Siit kooruvad välja ka kaks erinevat lähenemist selle tagamiseks: konkurentsil põhinev ning planeerimisel põhinev. (Powell, 2001)

1997. aasta uuringus kirjutatakse, et maailmas ja ilmekalt USA-s on hakanud riik eelistama konkurentsiga monopolidele. Leiti ka seda, et turg suudab ise hinda piisavalt hästi reguleerida, et see püsiks võimalikult madalal ning samuti hoida või parandada teenuse kvaliteeti. Kogutud on ka piisavalt andmeid tõestamiseks, et era- ja riigimonopolidel esineb sarnaseid puuduseid. Esiteks on teenuse kvaliteet madal ning teenuse pakkumus on liialt kõrge, sellest tulenevalt ei suudeta säilitada konkurentsiga soodustavat keskkonda. Riigimonopoli puhul saame rääkida veel ühest veast - nimelt kiputakse transporti kasutama ka muude poliitikate teostamiseks. Näiteks rahandus- või töajõupoliitika. (Cox, Love, & Newton, 1997)

Siiski võib ka riigi poolt leida argumente, miks võiks olla kasulik turutingimusi mõjutada. Üks mõjuv põhjus on n-ö nuga kõril konkurentsiga ennetamine. Sellised olukorrad tekivad tingimustes, kus tootmiskulud on pika perioodi jooksul väga kõrge ja saadav tulu on madal ehk loomulik seisund on kahjumlikult tegutsemine. Selliste turgude läbivad märksõnad on väike arv ettevõtteid, halastamatu konkurents ja väikesed kasumid. Näiteks Suurbritannia linnad, kus riik otsustas dereguleerimise kasuks. Sellest tulenevalt toimus 1980. aastate keskel "bussisõda" Darlingtoni linnas. See on pannud teatud osa vaatlejatest arvama, et paljudes Suurbritannia linnades tegutseva ühe või väheste hulga pakkujate põhjuseks on loomult monopolne turg. (Levinson, Gillen, & Iacono, 2013)

1.2.1. Argumendid konkurentsiga soodustava filosoofia vastu

Konkurentsiga soodustav lähenemine juures ei suudeta pakkuda teenust kõigile või siis on hinnad reisijatele liialt kõrge. Paljud riigid on arusaamal, et teatud määral peavad transporditeenused olema kättesaadavad kõigile. Seejuures ei ole sugugi kindel, et vaba turg seda suudab. (Powell, 2001)

2015. aastal hakkas Rootsis Stockholm-Göteborg rongiliinil pakkuma teenust Hong-Kongis asuv MTR nime kandev eraoperaator. Uuriti, kas see muudab reisijate jaoks pilethinna madalamaks. 2016. aasta juunikuus leiti, et hind on alanenud 12,6% võrra. (Vigren, 2017)

Kuigi hindade alanemine oli fakt, siis põhjuseid ei suudetud olemasoleva info põhjalt öelda. Siiski võib välja tuua kaks usutavat põhjendust. Hinna langus oli tagajärjeks dünaamilisele hinnasüsteemile, ning pakkuja (MRT) hinna aktiivne reguleerimine. (Ibid.)

Transpordi puhul ei saa rääkida turust, mille puhul oleks võimalik täielik konkurents, sest see peaks olema piisavalt suur, mis oleks omakorda eelduseks piisava hulga konkureerivate pakkujate tekkeks. Transpordisektori puhul sellest pigem rääkida ei saa. Saame aga rääkida ühest või väga väiksest hulgast pakkujatest, mis võib viia monopolideni. Nemad aga suudavad konkurentsi piirata ja hinda vastavalt soovile tõsta. (Powell, 2001)

Konkurentsi tingimustes ei pruugi olla pakkuja huvi integreerida omavahel erinevaid transpordiviise. Näiteks võib bussijuht eelistada mitte peatuda raudteepeatuses läheduses, sest sellega võib kaasneda reisijate kaotus. Planeeriva filosoofia puhul aga säärast konflikti ei teki. (Ibid.)

On oluline, et kogu transpordisüsteemi puudutav informatsioon oleks kättesaadav. Antud juhul ei peaks olema oluline transpordiviis ning samuti teenusepakkuja. Praegu kaasneb reisijatele ümberistumistega seonduvalt lisanduv teadmatus, raha – ja ajakulu. Oluline on siinjuures rakendada mugavat piletisüsteemi. Hästi integreeritud süsteemi puhul võiks reisija rahulolu tõsta sellega, et ta peaks ostma pelgalt ühe pileti intermodaalse reisi jaoks. See võiks omakorda vähendada ka pakkujate vahelist konkureerimisvajadust. (Poliak, et al., 2017)

Täielik konkurents suudab viia hinnad madalamaks kui planeeriv lähenemine. Sellest saame rääkida näiteks toodete puhul, mida saab kasvõi lühikeseks perioodiks lattu seisma panna. Ei saa aga rääkida transpordisektori puhul, sest teenust pakutakse kindlal ajal ja see ei saa säilida – pilet müüakse välja või mitte. (Powell, 2001)

USA näitel on paljud autorid ühistranspordi vallas täheldanud lühemas perspektiivis kulude kokkuhoidu erastamise tulemusena. Siinkohal on oluline mainida, et madalamad kulud on tingitud mitmete teiste tegurite arvelt. Peamised neist on madalamad palgad ja madalam teenusekvaliteet. Saksamaa on aga valinud teistsuguse suuna – proovitud on muuta ühistransporti võrreldes isikliku auto kasutamisega atraktiivsemaks. Sellega seonduvalt on tehtud autovabasid piirkondasid, tõstetud parkimistasusid ja vähendatud parkimiskohtade arvu. Selline süsteem on Saksamaal edukalt toiminud juba 15 aastat, kuid vara on veel lõplikku järeldust teha. (Buehler & Pucher, 2010)

Täielik konkurents peaks ka transpordisektoris tekitama efektiivse ressurside jaotuse. Seejuures on oluline, et väliste kulude ja kasude puhul ei tekita vaba turg automaatselt sellist olukorda. Vajalik võib olla riigi sekkumine, et vähendada väliseid kulusid ning samuti tõsta välist kasu. (Powell, 2001)

Paljude linnade transpordi olukorda saab iseloomustada kolme sõnaga – isiklike sõiduautode domineerimine. Autod toovad kaasa ühistranspordi toimimise korrapäratuse, reisimiskiiruse vähenemise, müra, õhu saastumine ning ohtlike olukordade arvu kasvu. Sellest tulenevalt peaks inimesi julgustama sõitma vähem autoga, kasutama rohkem jalgratast või siis ühistransporti. (Poliak, et al., 2017)

Üks peamine vahend, kuidas riik saab oma poliitikat ellu viia on inimeste moraalile rõhumine. Vahenditeks võivad olla nii autoriteetsete inimeste kõned, uurimused kui ka lihtsalt uus informatsioon. Näiteks endine USA asepresident Joe Biden kasutas ise riikliku raudteed ja kutsus ka teisi seda teenust kasutama. Teine huvitav näide tuleneb II maailmasõja päevilt, kui USA valitsus propageeris isikliku auto puhul reisi jagamist teiste kaaskodanikega. Selle tarbeks algati kampaania, mille lööklause oli provotseeriv: “Kui sa sõidad üksi, sõidad sa Hitleriga.” (Levinson, Gillen, & Iacono, 2013)

Samuti võib riik lihtsalt otsustada, et regulatsioonid on vajalikud. Transpordisektoris on nendeks kindlasti turud, mille puhul arvatakse, et on oht monopoli tekkeks.. Näiteks raudteede puhul. Samuti võib riik otustada, et mõistlik on üleüldse teatud osa enda kontrolli alla võtta. Sellega proovitakse üldjuhul ennetada võimalikke turutõrkeid. (Ibid.)

1.2.2. Argumendid konkurentsi soodustava filosoofia poolt

Leibenstein juhtis 1966. aastal tähelepanu, et konkurentsi puudumine viib säärase mõisteni nagu X-ebaefektiivsus. Väljendub see selles, et ilma välise surveta ei ole ettevõtted valmis hindasid langetama. Samuti on võimalik maksta kõrgeid palkasid, viljeleda ebaefektiivseid töövõtteid ja seejuures olla siiski kasumlikud. (Powell, 2001)

Oluline on ka see, et inimesed siiski hoolivad vabadusest. Paljud transpordi vallas töötavad inimesed kipuvad teemat käsitledes hindama pelgalt kolme suurt tegurit – ühiskonda üldisemalt, majandust ja keskkonda. Nende tegurite arvestamine on aga omane ühiskonnal, kus tulemused on ennustatavad. Vähe tähelepanu pööratakse inimeste valiku võimalustele, mis on tegelik vabaduse definitsioon.

Fookus on tarbijate tegevuse tundma õppimisel ja ennustamisel. Vabadus ja ennustamine on vastandid – kui me suudame inimese käitumist ennustada, siis ei ole enam tegu vaba inimesega. (Walker, 2018)

Planeeritud turu puhul võib olla väga keeruline nõudluse langusele reageerida. Tihti on bürokratilikel institutsioonidel lihtsam sama olukorda jätkata kui muutusi tuua. Kokkuvõttes maksavad reisijad teenuse eest rohkem, kui nad peaksid. (Powell, 2001)

Siiski on nõudlus ühistranspordi järele suhteliselt stabiilne. Uuringutes on leidnud kinnitust, et vanemad inimesed ei ole sugugi nii altid liikuma ühistranspordiga kui noored. Selle taga on mitmeid tegureid, mis ei ole tingitud inimeste harjumuste üldisest muutusest, vaid aspektidest, mis on seotud elutsükliga. Näiteks elamine piirkonnas, kus on väga tihe ühistranspordiliiklus ja vajadust auto järele ei ole. Samuti võivad ühistranspordi suuremat kasutust mõjutada elutsükliga seotud aspektid – madal sissetulek, ei ole vajadust laste eest hoolt kanda. (Brown, Ralph, & Voulgaris, 2016)

Planeeriva filosoofia puhul võidakse otsuseid teha poliitilistest huvidest lähtuvalt. Olukorras, kus poliitikud saavad kontrollida transpordi pakkumist, kuid ei ole otseselt vastutavad tehtud otsuste majanduslike tagajärgede eest, tehakse rohkem poliitilisi otsuseid. (Powell, 2001)

Poliitiliste huvidega kaasneb “rendi-otsimise” probleem, mille puhul eraisikud proovivad majandusliku keskkonda manipuleerida. Valitsuste puhul on see probleem kõige asjakohasem, sest nende võimuses on läbi regulatsioonide pakkuda teatud huvigruppidele soodsamaid tingimusi. (Levinson, Gillen, & Iacono, 2013)

1.3. Eesti debatt

Seoses valitsuse vahetusega on riik otsustanud Tallinna linna tasuta ühistranspordi ideed rakendada laiemalt üle Eesti. Sellega seoses on tekkinud aga üsna tuline debatt. Paistab, et tegemist on pigem maailmavaatelise küsimusega. Sellest tulenevalt ei saa või ei taha kumbki pool järelandmisi ning kompromisside tegemine on raskendatud.

1.3.1. Eesti tasuta ühistranspordi taust – Tallinna näide

Tallinna ühistranspordi puhul peaks vaatama asju suuremalt, n-ö Suure-Tallinna kontekstis. Transpordiplaneerimisel tuleks kaasa haarata Viimsi, Saue, Harku ja Rae. Kogu riigis toimub veel

sotsalismijärgne buum – kiire autostumine, sest 1980. aastate lõpus oli isikliku sõiduauto ostmine piiratud. Siiski oleks mõistlik vaadata alternatiivide poole. Tallinna kontekstis on ainus mõeldav asendaja autole ühistransport. Tallinna linnavalitsuse plaan on suunata inimesi auto asemel ühistransporti kasutama, et vähemus ehk autojuhid ei takistaks enamuse liikumist. Transpordiplaneerimise kolm peamist alust on kiirus, hind ja kvaliteet. Tänapäeval on autojuht valmis maksma kõrgemat hinda, sest seeläbi tagab mugavuse ja kõrgema kvaliteedi. Üldiselt peaks inimene aru saama, miks ta oma liikumisharjumusi muutma peaks, kuid seda teemat ei puudutada üldse. (Antov, 2012)

Tallinna tasuta ühistransport on saanud külge poliitilise projekti templi. Adekvaatse pildi temaatikast maalib aga doktor Oded Catsi ja tema kolleegide uuring. Selgus, et bussisõitjate arvu kasv on pelgalt 1,2%. Samas jäi saamata 12 miljonit eurot piletitulu. Oluline on ka fakt, et bussirajad ja tihedamad graafikud on juurde toonud 2,8% sõitjaid. Catsi arvates ei ole tasuta ühistransport kõige parem meede inimeste autost bussi meelitamiseks. Efektivsemad võiksid olla nii parkimistasude tõstmine, kütuse hind kui ka teemaks. Siiski kasvatas Keskerakond oma poliitilist kapitali Lasnamäel – ühistranspordi kasutajate arv kasvas seal üle 10%. (Jõesaar, 2013)

Tasuta ühistransport ei pruugi olla kõige parem meede vastava olukorra lahendamiseks. Teistes Euroopa linnades on samuti astunud radikaalseid samme, näiteks Stockholmis - ummikumaks kehtestati juba enne, kui hakati välja töötama kvaliteetsemat ühistransporti. Probleeme on aga veel. Sõiduõigus laieneb pelgalt ennast Tallinnas registreerinud inimestele. Sellest tulenevalt tundub, et eesmärgiks võis olla lihtsalt maksumaksjate arvu suurendamine. Samuti suurendab see ka valglinnastumise probleemi, sest Tallinna naabervaldadele tasuta sõiduõigus ei laiene. (Antov, 2013)

Tallinna linnapea Taavi Aas nendib, et autostumine on linnas jätkuv trend, kuid see on elatustaseme tõusu juures loomulik. Tänavaid lõputult laiendada ei saa. Tuleviku linnasüdames on juba loomult paremas seisus ühistransport ja kergliikleja. Sellest tulenevalt on ühistranspordi suur toetus loomulik, sest mõistlik alternatiiv puudub. Kõige parem tõestus on ehk see, et tulised Tallinna tasuta ühistranspordi vastased ei kritiseeri seda enam. Septembrikuu uuring näitas, et 88% linnaelanikke seda poliitikat toetab. (Pealinn, 2018)

1.3.2. Tasuta maakondlik ühistransport kui regionaalpoliitika arendusmeede

Dago Antov on tasuta maakondliku ühistranspordi poolt tingimusel, kui suudetakse tagada korralik kvaliteeditase. See võiks suurendada kokkuvõttes kasutatavust isegi rohkem kui Tallinnas, sest maakondades omistatakse hinnale suuremat tähtsust. Kogu liikumisahela puhul on tähtis võimalikult väike ajakulu – tuleks kombineerida erinevaid sõiduviise. Kaasta ühiskasutusse jalgrattaid ja autosid. (Lepassalu, 2016)

Praegu on õige aeg astuda konkreetseid samme maaelu edendamiseks. Probleemiks on see, et maakondade inimesi piiravad liikumisvõime pikkade vahemaade tõttu ning samuti madal sissetulek. Näiteks Ida-Virumaal pole ligi pooled inimesed ühistranspordi kättesaadavusega rahul. Samal ajal on tegemist suurt tööstuspotentsiaali omava maakonnaga. (Kotka-Repinski, 2018)

Eestis on ühistranspordi puhul kolm võimalikku piletisüsteemi – tasuta, valla raha eest ja inimese enda raha eest sõidud. Tasuta ühistransporti reklaamiti kui regionaalset meedet. Praegu on olukord aga selline, et riigis on külasid, kus bussile ei saa isegi raha eest. Asjad on sassi läinud ja tegemist on hoopis regionaalse meetme vastandiga. Selgelt peaks tegelema lisaliinide avamise ja liinivõrkude parandamisega. Mõistlik oleks luua ka nõudepeatuse võimalus. Tuleb luua olukord, kus sõidupilet tuleb osta eelmüügikanalist ja sinna sisestada nõudepeatuse soov. Seeläbi jääks ka liin ühe olulisema teguri – kiiruse – suhtes konkurentsivõimeliseks. (Kokk, 2018)

Tasuta ühistransport ei lahenda maainimeste muresid. Tegeleda tuleks reaalseste probleemidega – teed tuleks korda teha. Näiteks jäi autori lapsi vedav takso korduvalt kinni riigimaanteel numbriga 22286. Samuti on maal taksoga sõitmine märksa odavam, kui suure bussi tellimine, mis sõidaks tühjalt. Maal pole inimesed huvitatud ühistranspordist, sest näiteks 45-kilomeetrisele sõidule kulub ligi kaks ja pool tundi. Mõttetu on rääkida tasuta bussisõidust, kui pole korras teid, millel nad sõitma peaksid. (Traks, 2018)

1.3.3. Tasuta või tasuline ühistransport?

Majandus – ja taristuminister Simsoni sõnul hakkab alates 2008. aasta 1. juulist Eestis kehtima tasuta maakondlik ühistransport. Ministri sõnul on käinud pidev töö maanteeameti ja ühistranspordikeskuste vahel, et lepinguid sealsete vedajatega ümber sõlmida. Ainsana avaldavad vastupanu Harjumaa liinid. Põhjuseks see, et seal on sõitjaid kõige rohkem ja sellest tulenevalt ka kõige suurem liinimaht.

Ühistranspordi dotatsioonid kasvavad käesoleval aastal ligi 22 miljonit, bussillinide dotatsiooni puhul on tõus 21,9 miljonilt 34,8 miljoni euro peale. (Kann, 2018)

Tallinna ühistransport on töös olnud juba viis aastat. Praegune tasuta maakondliku ühistranspordi debatt on sarnane toleaeegsega – alguses naeruvääristatakse, hiljem öeldakse, et teete õiget asja, aga valesti. Tänaasel päeval pole enam ühtegi parteid, kes julgeks Tallinna tasuta ühistransporti kritiseerida. Tallinna praktikat on nii mõneski Euroopa linnas juurutatud. Samuti näitas ka Turu-Uuringute AS-i uuring, et ainult 2% inimestest ei poolda tasuta transporti, samal ajal oli toetajaid 88%. (Aas, 2018)

Tasuta ühistranspordi idee sai kinnitust juba 2016. aasta detsembri lõpus. Sooviks on olnud maal elavate inimeste võimaluste parandamine. Dotatsioonidega ei tagata ainult tasuta sõitu, vaid samuti ajakohastatakse graafikuid ja tihendatakse liine. Selleks, et ühistranspordikeskustel oleks rohkem aega on töö käivitamist edasi lükatud. (Simson, 2017)

Juba tänaasel päeval on riigi osalus 2/3 kogu liinidele kuluvast materiaalsest poolest. Maakonnaliinide toetamist ei valitud välja niisama – seal on kasusaajate hulk kõige suurem. Tasuta ühistranspordi puhul suureneb kasusaajate hulk veelgi. Kolm peamist positiivsest mõju tasuta maakonnasisese bussiliikluse puhul on tööhõive suurenemine, inimeste parem mobiilsus ja eakate inimeste liikumisvõimaluste paranemine. Vähendades maal elamise kulusid, tõstame me maal elamise atraktiivsust. (Ibid.)

Kadri Simsoni sõnul jätavad paljud tööle minemata, sest transport moodustab liialt suure osa nende palgast. Vastav protsent on 12,2% ja kõrgete kulude põhjuseks on see, et maainimesed sõidavad autoga. Linnalelanik kulutab aastas keskmiselt transpordile 79 eurot vähem. Vaadates 2016. aasta andmeid, siis saab välja tuua, et 14% ehk 18 700 maainimest kasutab tööle jõudmiseks ühissõidukit. Samal ajal liigub tööle autoga 69,1% ning ühisõiduk on üleüldse eeleelviimane eelistus, jala liikumise ja kodust töötamise ees. (Kund, 2017)

Hind on vaid üks element transpordiplaneerimise juures. Praegu võtavad poliitikud vastutuse nii uute busside ostmise, uute liinide avamise, bussijuhtide palkade, rahuldavate sõiduaegade tagamise ja busside kvaliteedi ees. Maksumaksja raha kulub antud juhul palju, kuid rahulolematust siiski ei kao. Mõistlikum oleks seda raha kasutada näiteks jalgrattateedele, parkidele ja haridusele. Antud poliitika on lühinägelik. Mujal maailmas tehakse samuti investeringuid, kuid mitte tasuta sõitmiseks, vaid raudteevõrkude arendamiseks jne. (Kallas, 2017)

Tasuta ühistransport ei ole Tallinna edulugu. “Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega 2016” näitab, et autokasutajate hulk on kasvanud, samal ajal on ühistranspordi kasutus tuntavalt vähenenud. Tõstetud on parkimismakse, aga nii see meede, kui ka tasuta ühistransport pole inimesi meelitanud autost loobuma. Antud juhul peaks olema küsimus: kuidas autokasutajate hulka vähendada? Selles plaanis on tasuta ühistranspordi idee läbi kukkunud. (Kukk, 2017)

1.3.4. Valitsuse uus plaan

Kadri Simsoni tasuta ühistranspordi plaan on sattunud Autoettevõtete liidu kriitika alla. Peamine probleem seisneb selles, et tasuta ühistransport ei paranda kuidagi maapiirkonna inimeste liikumisvajadusi, mis on praegu halvad. Samuti tuuakse välja, et avalik liinivedu on mõistlik turutõrgetega tegelemiseks. Praegune plaan aga tõrjub välja kommertsveo piirkondades, kus see toimib hästi. Näiteks Ida-Virumaal, Raplamaal ja Harjumaal. Ilmselt tuleks dotatsioone suurendada ka raudtee inimeste veole, sest inimesed valiksid tasulise rongisõidu asemel olulise soodustuse või tasuta bussisõidu. (Vasli, 2018)

Majandusminister allkirjastas määruse, mille kohaselt jäävad ühistranspordikeskustele vabad käed. Riik annab neile vahendid, mis katavad ära nii möödunud aasta dotatsiooni kui ka piletitulu. Seega jääb ühistranspordikeskuste otsustada, kas minnakse edasi kehtiva piletisüsteemiga, langetakse hinda või minnakse üle tasuta süsteemile. Säärane otsus sündis suhtluses Maanteeameti ja ühistranspordikeskustega. 30. aprillil rääkis Pärnumaa ühistranspordikeskuse juhataja Andrus Kärpuk, et Pärnumaa soovib minna üle osaliselt tasuta ühistranspordile. Tasuta saaksid sõita õpilased, puuetega inimesed ja pensionärid. Teistele on sõit kordades odavam. Harjumaal Ühistranspordikeskuse juht Vello Jõgisoo ütles, et riigi poolt eraldatud raha eest pole võimalik tema piirkonnas tasuta ühistransporti teha. Jõgevamaal Ühistranspordikeskuse juhataja sõnul ei võetud tasuta bussisõidu plaani tõsiselt. Otsus ise on kokkuvõttes positiivne – valikuvõimalus jäeti kohalikule tasemele. (Rudi & Punamäe, 2018)

Risto Berendsoni sõnul on praeguse olukorra tulemus ennustatav – tasuta ühistransport rakendub esmalt seal, kus on võimal Keskerakond. Siit koorub välja uue plaani riikalik nõks. Inimestes tekib küsimus: “Kui naabervallas saab tasuta bussiga sõita, siis miks koduvallas ei saa?” Nii võtab lõpuks võimust maksumaksja rahaga korraldatav tasuta ühistransport. (Berendson, 2018)

Transpordianalüütik Hannes Luts näeb minister Simsoni plaanis murekohta, mis rakendub maakondadel, kes ei otsusta tasuta ühistranspordi kasuks. Olukord on selline, et bussiliikluse mõeldud summa on jaotatud kaheks – raha liinvõrkude tihendamiseks ja raha tasuta sõidu jaoks. Probleem on selles, et see raha ei ole omavahel ülekantav. Seega – piirkonnad, kes tasuta sõitu ei rakenda, ei saa ka raha liinvõrkude arendamiseks. Tekib olukord, kus maakondi koheldakse ebavõrdselt. Näiteks ei ole tasuta ühistranspordi kehtestamine mõeldav Pärnu- ega Harjumaal, sest see tekitaks kaose. (Luts, 2018)

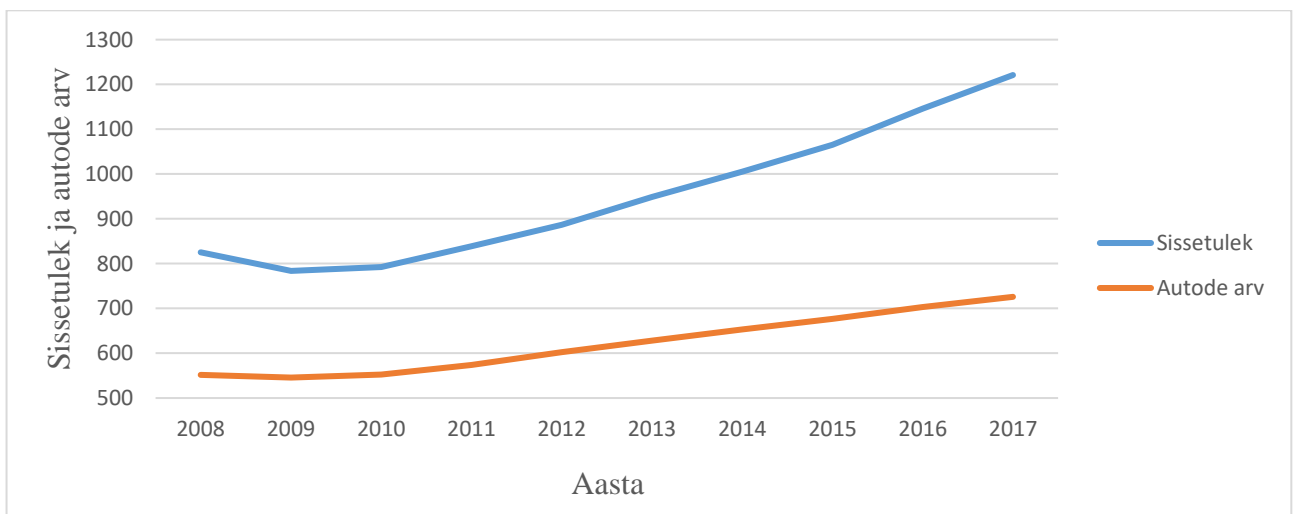
Vello Jõgisoo sõnul on maanteeameti peadirektori Priit Sauki kirja ja ministri määruse kokku panemisel tekkinud olukord, kus kohalikel omavalitsustel valikuvõimalust tegelikult ei olegi. Ametnikud on Andrus Kärpuki sõnul kõik ära nullinud. Juriidiline üllatus seisneb selles, et riik maksab tasuta sõidu kinni üksnes siis, kui see on kõigile tasuta. Pelgalt õpilaste ja pensionäride tasuta sõitu riik aga ei tasu.. Ministri määruses on ka teine murekoht. Nimelt, kui omavalitsused nullhinda ei kehtesta, siis jääb liinvõrgu toetamine nende endi kaela. (Kund, 2018)

2. UURING

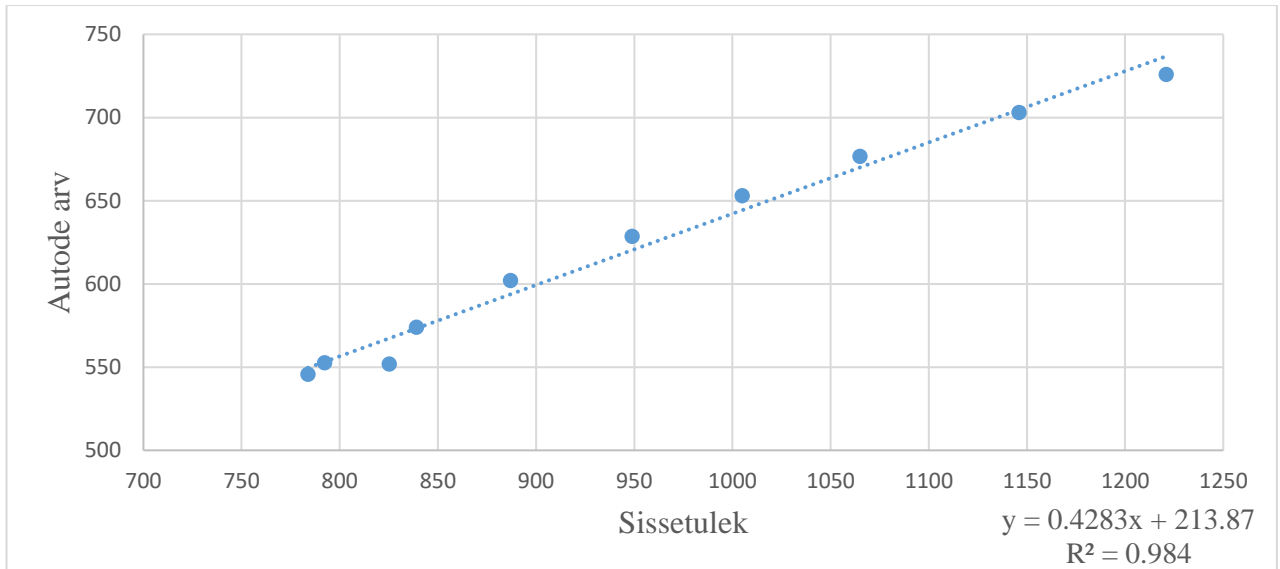
Antud peatükis toon välja olulisemad statistilised näitajad, mis aitavad kirjeldada nii üldist Eesti ühistranspordi olukorda kui ka maakonnaliine spetsiifilisemalt. Tutvustan uuringu ülesehitamisega ja valimiga seonduvaid aspekte. Toon välja ka uuringu ehk ekspertintervjuude tulemused – mis küsimustes olid kommertsvedajad ühel nõul, mis osas ühist arusaama ei olnud. Lõpuks võtan kogu temaatika kokku järelduste ja soovitude näol.

2.1. Eesti ühistranspordi statistiline ülevaade

Palga tõustes hakkab inimene otsima kiiremaid ja mugavamaid lahendusi, millega kaasneb üldjuhul ka ühistranspordi kasutamise vähenemine. (Powell, 2001) Järgnevatel joonistel (vt Joonis 1.1 ja 1.2) on välja toodud seos autode arvu ja sissetuleku vahel Eestis aastatel 2008 kuni 2017. Märgata on mõlema muutuja järjepidev tõus ja siinkohal on raske vaidlustada Powelli seisukohta.

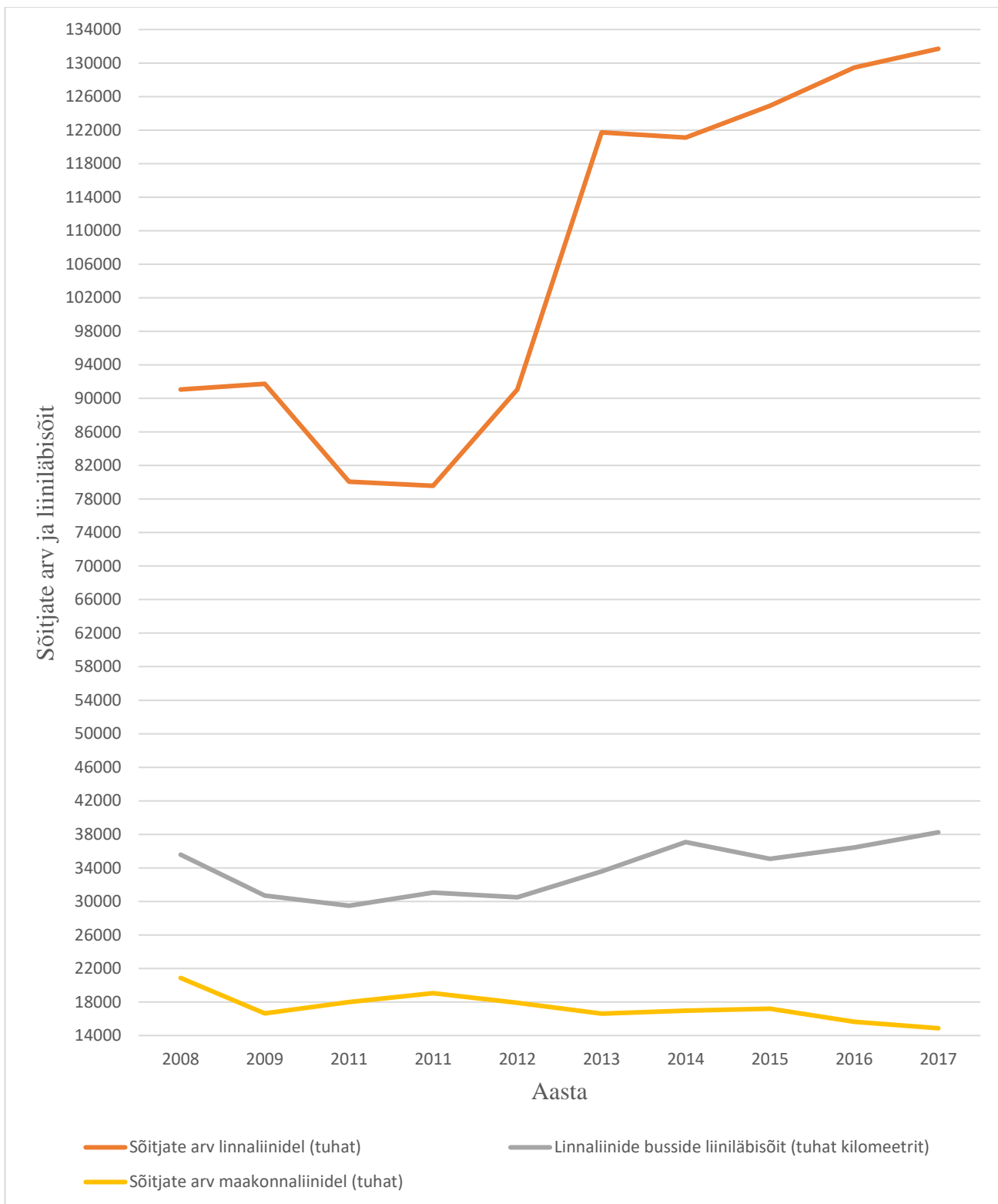


Joonis 1.1. Sissetulek ja autode arv perioodil 2008-2017 (autori poolt koostatud)
Allikas: (Statistikaamet, 2018)



Joonis 1.2. Seos autode arvu ja sissetuleku vahel perioodil 2008-2017 (autori poolt koostatud)
 Allikas: (Statistikaamet, 2018)

Illustreerimaks olukorda linnaliinide raames nii enne kui ka pärast Tallinna tasuta ühistranspordi rakendamist, siis toon välja vahemikus 2008-2017 linnaliinide sõitjate arvu ja busside liiniläbisõidu (vt Joonis 2). 2013. aastal jõustus tasuta ühistranspordi plaan Tallinna linnas. Sellest tulenevalt on näha märgatavat busside liiniläbisõidu suurenemist. Aastate 2012-2017 vahel on see suurenenud ligi 8000 km võrra. Samas ajavahemikus on tõusnud reisijate arv ligi 40000 võrra. Huvitav on seejuures, et viimastel aastatel on busside liiniläbisõit küll jätkanud viimastatel aastatel omast kasvu, kuid samal ajal on sõitjate arvu kasv mõnevõrra pidurdunud. Siinkohal on huvitav välja tuua Norras läbiviidud uuring, kus leiti, et madalam hind suurendas reise arvu vähem kui liinide sageduste tõstmise. (Brechan, 2017) See seletab mingil määral Tallinna tasuta ühistranspordiga tekkinud olukorda, kus liinide tihendamine on toonud selgelt kaasa sõitjate arvu suurenemise. Samal ajal on küsitav ja sellises olukorras statistika abil raskesti seletatav, kui suurt osa on mänginud hind.



Joonis 2. Linna- ja maakonnaliinide sõitjate arv ja linnaliinide busside liiniläbisõit perioodil 2008-2017 (autori poolt koostatud)
 Allikas: (Statistikaamet, 2018)

Nagu jooniselt (vt Joonis 2) näha, siis on maakonnaliinide sõitjate arvu juures täheldatav langustrend. Kadri Simson lausus maakonnaliinidele kavandatav tasuta bussisõidu kohta, et seal on kasusaajate hulk suurim ning tasuta teenuse korral suureneb see veelgi. (Simson, 2017) See aga on mõnevõrra kaheldav argument, sest pigem suureneb kasusaajate hulk liinide tihendamise tõttu, mitte pelgalt seetõttu, et teenus on tasuta. (Brechan, 2017)

Postimehe reporter Oliver Kund on koostanud Statistikaameti andmete põhjal huvitav statistilise ülevaade temaatikast. Nimelt on ta välja toonud, et linnas kulutab keskmine leibkonnaliige transpordile 47,9 eurot, millest ühistranspordi alla läheb 7,6 eurot. Maal on vastavad näitajad 54,4 eurot ja 5,2 eurot. Samuti näiteks see, et Eestis käib ühistranspordiga tööl 134800 inimest, kellest 18700 inimest on maaelanikud ehk 14%. Lõpuks toob Kund välja statistika, kuidas maainimesed tööle jõuavad - 69,1% kasutab selleks sõiduautot ning ainult 9,5% ühistransporti. (Kund, 2017) Fookuses peaks pigem olema inimeste meelitamine autost ühistransporti. Sellega on proovitud võidelda ka Tallinnas, kus tõsteti parkimismakse, kuid see pole andnud soovitud tulemusi. (Kukk, 2017) Seega tundub valitsuse fookus olevat vales kohas. Kristina Traks näitlikustas olukorda, kus taksoga on maal odavam sõita kui rentida selleks terve buss, sest elanikke on teatud piirkondades niivõrd vähe. Samuti ei ole tema sõnul jutt tasuta bussisõidust tõsiseltvõetav, kui puuduvad piisavalt kvaliteetsed teed, millel bussid sõita saaksid. (Traks, 2018)

2.2. Uuringu ülesehitus ja valim

Bakalaureusetöö uuringu läbiviimisel on kasutatud kvalitatiivset uurimismeetodit. Andmeid koguti poolstruktureeritud ekspertintervjuude abil ning samuti toimus tulemuste analüüs. Kvalitatiivse uuringu kriitikana on välja toodud näiteks seda, et selle rakendamist tasub kaaluda protsessi alfaasis. Samuti on see liialt subjektiivne ning ebateaduslik. (Laherand, 2008)

Uurimismeetodi valik oli seotud sooviga saada infot ühistranspordi kohta inimestelt, kes igapäevaselt sellel alal tegevad on. Selleks tundus kõige paremini sobivat just nimelt poolstruktureeritud ekspertintervjuu, mis tekitas vabaduse põhiküsimuste vahepeal küsida täpsustavaid lisaküsimusi. Antud meetodi kasutamise puhul on oluline ära märkida ka see, et intervjuueeritavad ei paku autorile huvi niivõrd inimestena, vaid pigem enda valdkonna eksperditena. Intervjuu skeemil üsna tähtis roll

– see aitas vältida ebaolulisi teemasid. On ka hulk põhjuseid, miks antud ekspertintervjuu läbiviimine võib ebaõnnestuda. Tähtsamatena võiks välja tuua selle, et ekspert lülitab ennast hoopis eraisiku rolli. Samuti ka see, et ekspert kipub andma “retoorilist intervjuud”, kus tutvustab oma teadmisi, kuid need ei pruugi temaatikaga kattuda. (Ibid.) Autori hinnangul oli probleemiks ka intervjuude tegemiseks sobiva aja leidmine. Lisaks see, et teema aktuaalsuse tõttu tekib pidevalt uut ja olulist informatsiooni ning seetõttu on vajalik intervjuueritavate korduvalt kommentaare küsida.

Uuring põhineb viiel intervjuul. Üks neist on tehtud vahetul kohtumisel. Kaks telefoni teel ning kaks kirjalikult. Materjali vähesus on tingitud asjaolust, et ettevõtted ei soovinud erinevatel põhjustel intervjuust osa võtta. Peamine kriteerium inimeste valikul oli Eesti ühistranspordiga igapäevaselt kursis olemine. Olulised ei olnud piirkond, suurus jne. Intervjuusid tehti ka kahe inimesega, kes esindasid sama ettevõtet. Valiku põhjusena saaks välja tuua inimeste vähesus, erinevates piirkondades töötamise ning ka kokkuvõttes erinevused arvamustes maakonnaliinide tasuta ühistranspordi kohta.

Kõik intervjuud on olemas kirjalikul kujul. Intervjuueritavate nimekiri on esitatud lisas 1. Intervjuu küsimused on lisatud lisasesse 2.

2.3. Leiud intervjuudest kommertsvedajatega

Liinibussindus on oma olemuselt üsna stabiilne valdkond, kui riik ei hakka majanduslikus või õigusloomelises aspektis sekkuma. Sama leidsid ka Brown jt. Kuigi nooremate inimeste puhul võib märgata trendi ühistranspordi suurema kasutuse poole, siis võivad need hoopis olla elutsükli ja muude teguritega seonduvad, mitte kindel soov ühistranspordi järjepidev kasutus. (Brown, Ralph, & Voulgaris, 2016) Küll aga on intervjuueritava D puhul negatiivselt mõjutanud nende olukorda nii GoBusi Tallinn-Tartu liinide avamine kui ka SuperBusi turuletulek., kuid üldiselt olukord stabiliseerub kiiresti. Seda kinnitab ka intervjuus osaleja C, kes ütles, et möödunud aastal nende ettevõttes maht vähenes, kuid juba järgmiseks aastaks prognoositakse tõusu. Samuti oleneb see osaleja B sõnul suurel määral ka sõlmitud lepingute algustest ja lõppudest. Kõigi puhul saab aga välja tuua iga-aastased investeeringud bussiparki - sõidukeid proovitakse regulaarselt uuemate vastu välja vahetada. Valdonna suurimad kuluartiklid on seotud palkade ja kütustega. Seoses kütuse hinnatõusu poliitikaga võib oodata ka pileti hinnatõusu. Domineeriv osa vastanutest nõustub ka sellega, et kuigi praegu on pileti hinnatõus jäänud minimaalseks või sootuks ära, siis tulevikus on see paratamatu.

Rootsis viidi läbi uuring, kus anti Stockholm-Göteborgi rongiliini korraldamine eraoperaatori kätte. Leiti, et selle tulemusena suudeti piletihinda alandada 12,6% võrra. (Vigren, 2017) Intervjuueritav A märkis ära ka selle, et näiteks hinna tõstmisel 10 senti võrra reageerivad reisijad sellele üsna negatiivselt. Samuti kehtib reisijateveol Autoettevõtete Liidu ja ametiühingute sõlmitud kokkuleppe, mis fikseerib palgad ning tagab bussijuhtidele iga-aastase palgatõusu. Samal ajal on probleemiks näiteks tendents, et bussijuhtide amet on n-ö kaduv ja uute juhtide leidmine osutab kindlasti probleemiks näiteks Harjumaal.

Seoses tasuta ühistranspordi rakendamise ja maakonnaliinidel on kõik vastanud nõus tõdemusega, et teatava mõju sellel nende teenuse nõudlusele on. Selge on see, et kui hakata kõrvuti pakkuma nii tasuta kui ka tasulist teenust, siis otsustab tarbija üldiselt esimese kasuks. Osaleja A märkis, et nende ettevõttes on praegu antud küsimuse osas teadmatus, kuigi teatud plaanid on olemas mõlemaks olukorraks. Samuti on domineeriv osa vasanutest nõus, et konkurents on kõigi teiste vedajate vahel, mitte ainult riigiga. Vastaja E puhul saab välja tuua aga suurem konkureerimise ELRON-iga, mille tulemusena langetati piletihindasid 10-20% võrra.

Probleemiks on kindlasti ka see, et riik arvestab suhteliselt vähe eraettevõtjatega. Üldiselt võib välja tuua, et riiki huvitab arvamus sel juhul, kui ollakse ettevõtjaga lepingulises suhtes. Intervjuueritav C aga oskas öelda, et kohati neid kuulatakse, kuid näiteks teatud teemadel – aktsiisipoliitika – ei võeta neid absoluutselt kuulda. Osaleja E aga mainis, et selleks, et riik arvamust küsib peab olema väga suur ettevõtja. Praegu aga toimub arvamuse küsimine ja selle avaldamine eriala liidu ehk Autoettevõtjate Liidu kaudu.

Domineeriv osa vasanutest leidis, et mingil määral mõjutab tasuta ühistransport maakonnaliinidel vähemalt ühte nende sõidetavat liini. Suuremat mõju aga nähakse Harjumaal, kus avalikud ja kommertsalusel töötavad liinid on omavahel rohkem seotud kui mujal. Näiteks vastaja B näeb tuntuvat mõju paljude peatustega liinidel, mida teenidatakse kommertsalustel. Vastaja D sõnul on kaotajaks just nimelt maapiirkonna elanik, kelle jaoks vähenevad otseühendused Tallinnaga. Valdav osa intervjuus osalajate meelest on nende teenus võrreldes riigi omaga mingis osas parem – uuemad bussid, lühemad sõiduajad. Vastaja E tõi lisaks välja, et riik paneb hanketingimustes kvaliteeditingimused rangelt paika. Samal ajal saavad kommertsvedajad olla paindlikumad ja pakkuda klientidele rahulolu tõstmiseks lisateenuseid – wifi, sooja joogid, WC.

Valdav osa intervjueeritavatest leidis, et ettevõtjad suudaksid konkurentsisis teiste ettevõtjatega kasvatada ühistranspordi kui teenuse järgi nõudlust kiiremini kui riik. Samuti leiti, et ühistranspordi teenuse pakkumine peaks olema suure osas eraettevõtjate käes. Riigi sekkumine on oluline kohtades, kus tekivad turutõrked ja kommertsalustel pole teenuse pakkumine majanduslikult mõistlik. Riigi suurema sekkumisega seonduvalt on täheldanud vastajad järgmisi positiivseid aspekte – avalike liinide busside kvaliteet on paranenud, riik on leidnud raha transpordi jaoks, samuti see, et riik näeb suurt vaeva, et töötada välja ühtne piletimüügisüsteem. Sama leidsid ka Poliak jt, kes tõdesid, et integreeritud piletimüügisüsteemi puhul võiks tõusta kliendi rahulolu (vähendades teadmatust, raha – ja ajakulu), samuti võiks see vähendada pakkujate vahelist konkureerimist. (Poliak, et al., 2017) Negatiivsena toodi välja, et riigi sekkumise tulemusena on halvenenud liinivõrk just maainimeste jaoks, kes seetõttu ongi otsustanud auto kasuks. Samuti, et tasuta ühistranspordi maakonnaliinide idee ise on üpris segane ja see pole läbimõeldud. Reisijatel võib seoses tasuta sõiduga ära kaduda väärtustunnetus.

Kõik intervjuus osalejad on ühisel arusaamal – tasuta maakondliku ühistranspordi puhul on tegu poliitilise otsusega ning majanduslik ja analüütiline taust otsusel puudub. Sama on leidnud Tim Powell kriitikas riigi poolt planeeritava transpordi puhul. On tekkinud olukord, kus poliitikud saavad suure osas kontrollida transpordi pakkumist, samas ei tunne nad oma otsuste majanduslikke tagajärgi. (Powell, 2001) Antud olukord ilmestab kindlasti Eesti praegust seisut, kus poliitikud teevad otsuseid, kuid majanduslikku tagajärgi tunnevad eraettevõtjad.

Domineeriv osa hindab Tallinna tasuta ühistransporti hästi toimivaks. Samas tõi vastaja E välja, et kilomeetrihind on võrreldes Tartu või Tallinnaga üpris kõrge tulnevalt konkurentsipuudumisest. Intervjueeritav D tõi välja kiiruse probleemi. Lahenduseks võiks olla eritasandilisus, kus ühistranspordi sõiduk ei pea seisma iga valgusfoori või ülekäigu raja taga, kui seda murekohta ära ei lahendata, siis on raske näha suuremat kasvu Tallinna ühistranspordi kasutatavuse osas.

Samuti leidis valdav osa, et avaliku sektori liiga suur osalus võib pärssida ärimudelite kasutuselevõttu transpordisektoris. Kõik vastajad leidsid, et kulustruktuuris erinevused puuduvad, propotsioonid on samad.

Nõudepõhise ühistranspordi pakkumismudeli koha ühist arvamust vastajatel ei olnud. Pigem ollakse arvamusel, et see võiks toimida busi-Uberi laadis ning riigi ja ettevõtjate koostöös. Samuti tundub plaani rakendamine olevat mõistlik just maapiirkondades, kus esinevad turutõrked. Kindlasti on antud

juhul vajalik riigipoolne dotatsioon. Samas arvas intervjueeritav D, et tegemist ei ole võluvõtmega ning nõudepõhist transporti võiks kokku võtta ka järgenvalt – kui vanasti telliti takso telefoniga, siis nüüd tehakse seda äpp'iga.

Regulatsioonide muutmise osas intervjueeritavate vastustest iseloomulikumaid jooni välja ei tulnud. Siinkohal toon välja mainitud problemaatilised kohad. Esiteks - tähtis osa on seotud ühtse piletimüügisüsteemiga. Samuti oleks vaja võimalust, et liiniveo lepinguid kiiremini muuta. Lepingud võiksid olla pikemad, sest siis saaks täielikult ära kasutada bussi ressursi. Praegu on lepingute pikkused 8 aastat, aga bussi eluiga umbes 10 aasta juures. Samuti tuleks seadustes raames midagi ette võtta selles osas, et transporditeenus jõuaks laiasemaselt ka hõredamalt asustatud piirkondadesse. Praegu on tekkinud veel olukord, kus kommertsliiklust saab arendada seal, kus avalik liinivedu seda ei sega. Tegelikuses peaks seaduse järgi olukord olema hoopis vastupidine.

Valitsuse uue plaani osas leiti, et teema on veel segane ja seda on raske kommenteerida. Samuti seda, et üldplaanis hakatakse säärase peale surutud tasuta ühistranspordi korral kommertsliine sulgema. Selleks aga pole riik valmis. Lõpuks on kaotajaks reisija.

2.4. Järeldused ja soovitused

Üldiselt võib bussiliinindust pidada stabiilseks äriks. Suuremad muudatused toimuvad riigipoolse sekkumise tulemusena, mis võib ettevõtluskeskkonna tasakaalust välja viia. Nagu üks vastanutest välja tõi, siis praegu on olukord kardinaalselt vastupidine kui Ühistranspordiseaduses kirja pandu. Nimelt oleks loogiline, et riik tegutseb seal, kus ettevõtja hakkama ei saa. Praegu soovib riik aga tegutseda just nimelt seal, kus kommertsvedajad hakkama saavad. (ÜTS §48, 2015) Seega peaks riigi ülesanne olema stabiilse majandusliku ja juriidilise keskkonna säilitamine ning vajadusel mõistlik sekkumine. Seda Eesti kontekstis hõredalt asustatud piirkondades, kuhu transporditeenus vastasel korral ei jõuaks. Samuti tuleks antud juhul silmas pidada ka aspekti, et tasuta ühistranspordi asemel oleks mõistlik esmalt teha teed korda, et bussid üleüldse sõita saaksid ning muuta graafikuid tihedamaks vastavalt elanike soovidele.

Samal ajal, kui valitsus muretseb väidetavalt maainimeste toimetuleku pärast tõstetakse kütuse hinda, mis paratamatult turutingimustes viib pikemas perspektiivis selleni, et vedajad peavad tõstma ka piletihinda. Probleemne on antud poliitika puhul kindlasti ka statistiline näitaja et maal teeb 69,1%

inimestest igapäevaseid toimetusi just nimelt sõiduautoga, seega on siinkohal kindlasti tegemist populistliku ja poliitilise käiguga. (Kund, 2017)

Kindlasti pole läbimõeldud olukord, kus pannakse omavahel konkureerima tasuta ja tasuline teenus. Antud juhul on üsna loogiline, et esimene tõrjub teise välja. Riik pole aga praeguses seisus antud stsenaariumiks valmis ja ei ole kindel, kust võetakse lisanduvad kulud. Üks aga on kindel – sellisest käigust kaotab ainult reisija.

Probleemne on ka see, et riigi ja ettevõtjate vaheline kommunikatsioon on puudulik ja seda eelkõige riigi arrogantsuse tõttu. Kindlasti oleks mõistlik lähtuda igapäevaselt transpordi vallas tegutsevate inimeste nõuannetest. Ettevõtjad tunnetavad teatud mõjusid just tänu sellele paremini, et turutingimustes on sellel neile majanduslikud tagajärjed. Samal ajal aga on poliitikute võimuses teha olulisi otsuseid majanduslike tagajärgedest vastutamata. Seda leidsid kõik intervjuus osalejad – tasuta maakondliku ühistranspordi puhul saame rääkida poliitilisest otsusest, kuid analüütilist ja majanduslikku tagapõhja sellel ei ole.

Tallinna tasuta ühistranspordi kui Eesti ainsa nii mastaabse projekti puhul domineeris vastus, et see on hästi korraldatud, kuid omade vigadega. Nimelt on konkurentsi tõttu kilomeetrihind võrreldes teiste linnadega üsna kõrge. Samuti oleks vaja kiiruse tõstmiseks tuntavaid eeliseid ühistranspordile – seeläbi oleks võimalik, et ka sõiduauto juhid otsustaksid bussi, trammi või trolli kasuks.

Uute innovatiivsemate mudelite kasutuselevõtu juures võib riigi liigne sekkumine transpordi vallas olla takistuseks. Antud juhul võiks olla kasulik riigi mõningane tagasi tõmbumine või siis järjepidev ja konstruktiivne koostöö eraettevõtjatega.

Nõudepõhise ühistranspordi rakendamisel on oluline teha seda riigi ja eraettevõtjate koostööl. Põhjus seisneb selles, et antud temaatika puhul on kindlasti vajalik riigi dotatsioon, sest turutõrgetega tegelemisel ei saa pretendeerida kasumlikkusele. Samas ettevõtjate kaasamine võiks lisada innovatiivsema poole ja anda teadmise, kuidas lahendused praktikas ellu viia.

Regulatsiooni osas tuleks tegeleda näiteks intermodaalsete vedude puhul soodsa seadusliku raamistiku loomisega. See looks reisijatele paremad tingimused ja vähendaks üleüldist segadust. Samuti võiks oluline olla avalikude liinide teenindamise lepingute juures teatud detailide üle vaatamine, mis võiks muuta olukorra ettevõtjate jaoks paremaks. Pole mõistlik sõlmida lepinguid 8-aastaks, kui bussidega saab sõita ligi 10 aastat või rohkem.

Valitsuse uus plaan, mis algselt pidi andma omavalitsustele vabad käed, tundub lõppkokkuvõttes olevat rohkem poliit tehnoloogiline trikk. Tegemist on olukorraga, kus tasuta ühistranspordi mitte rakendamisel ei eraldata raha ka liinide tihendamiseks ja kvaliteedi tõstmiseks. See ei anna aga sisuliselt mingit valikvõimalust, sest teenuse parandamiseks peavad omavalitsused kasutusele võtma “nullhinna” poliitika. Riigi poolt oleks siinkohal aus eraldada raha liinide tihendamiseks ja uute loomiseks ka juhul, kui omavalitsused ei otsusta tasuta variandi kasuks. Vastasel juhul on tegemist poliitilise tahte peale surumisega.

KOKKUVÕTE

Antud töö eesmärgiks oli välja selgitada kommertsvedajate olukord ning see, kuidas võiks neile mõjuda tasuta maakondliku ühistranspordi plaani rakendumine. Selleks viidi läbi intervjuud, et leida ühiseid tunnusoone intervjuueeritavate vastustes ning samuti ka kohti, kus nende arvamused ei kattu.

Ekspertintervjuud näitasid, et vastajad on üldiselt nõus sellega, et liinibussindus on stabiilne äri, mille tasakaalu häirivad kõige rohkem riiklik sekkumine transpordisektorisse üldisemalt ja samuti õigusloomesse. Samas leiti ka seda, et suurimad kuluartiklid on seotud kütuste ja palkadega ning riigi teostatav aktsiisipoliitika mõjutab kommertsvedajaid tuntavalt. Domineeriv osa oli nõus, et eraettevõtjad suudavad pakkuda paindlikumat ning klientidele suuremat rahulolu pakkuvat teenust.

Intervjuueeritavad on nõus, et tasuta ühistransport maakonnaliinidel avaldab kindlasti teatud mõju ka neile. Küsimus on siinkohal ulatuses. Harjumaal võivad ilmselt tagajärjed olla märksa suuremad kui mujal. Valdav osa tõdes, et erasektor suudab teenuse järgi nõudlust kiiremini kasvatada. Olulisemad kitsaskohad, mida mainiti seoses tasuta maakondliku ühistranspordiga on järgnevad: liinivõrk halveneb maainimeste jaoks (sellest tulenevalt rohkem sõiduautoga liiklejaid), segane ja majandusliku ja analüüsi toeta plaan, kliendid kaotavad väärtustunnetuse.

Üks meelel olid kõik vastanud selles, et tasuta maakondliku ühistranspordi puhul on tegemist poliitilise otsusega. Võib öeda, et sellel puudub nii majanduslik kui ka analüütiline tugi. Siin toodi välja valitsuse plaani segadus – nimelt pannakse omavahel konkureerima tasuta ja tasuline teenus, kus valdav osa inimestest hakkaks valima „nullhinna“ variant. Valdav osa küsitletutest leidis, et kulustruktuuris avaliku ja erasektori vahel märgatavad erinevusi pole. Proportsioonid on sarnased ja peamised kuluartiklid on kütus, palgad ja muud kulud. Regulatsioonide muutmise osas üksmeelsust vastanute seas ei olnud, küll aga toodi välja mitmeid kitsaskohti. Näiteks see, et lepinguid tehakse 8-aastaks, samal ajal, kui busside ressurs on paar aastat suurem. Oluline on riigi ja eraettevõtjate

vaheline kommunikatsioon, mille tulemusena saaksid regulatsioonides olevad nüansid kiiremad lahendused.

Valitsuse uue plaani osas arvati, et tegemist on pigem poliittehnoloogilise trikiga. Näiliselt antakse omavalitsustele vabad käed, kuid tasuta ühistranspordi mitte rakendamisel jäetakse nad ilma liini tihendamise jaoks eraldatud rahast. Tasuta ühistranspordi puhul on tegemist Keskerakonna sooviga võita juurde poliitilist kapitali. Selle nimel ohverdatakse riigimehelikkus.

Soovitustena võiks välja tuua järgnevad mõtted. Riik ei tohiks sekkuda kohtades, kus eraettevõtja suudab tennust pakkuda. Riigi fookuses peaks olema turutõrgetega tegelemine – hõredalt asustatud maapiirkonnad. Tasuta ühistranspordi pakkumise asemel peaks alguses tegelema liinide tihendamise, sest see võiks muuta maal elavate inimeste tingimused kokkuvõttes paremaks. Samuti on oluline mõlema osapoolle paindlikkus, mille abil saaks kiiremini muuta regulatsioone ja lepingute tingimusi, mis kokkuvõttes muudavad tarbijale teenuse kättesaadavamaks ja kvaliteetsemaks.

Töö järeldusi ja ettepanekuid saaksid mõlemad osapooled kasutada, et jõuda lähemale mõistlikule lahendusele. Antud juhul peaks muidugi riik suutma tulla lähemale ettevõtjatele.

Ettepanekute osas võiks sama teemat uurida ka laiahaardelisemalt sest antud juhul jäi valim liiga väikseks ja väga üldiseid järeldusi teha ei saa. Samuti võiks olla huvitav linna ühistranspordi ja maakonnaliinide ühistranspordi kõrvutamine. Tuues välja mõlema korraldamise erinevused ja sarnasused. See on oluline, sest küsitluses osalenutest domineeriv osa arvas, et Tallinna linna ühistransport on hästi või väga hästi korraldatud. Samal ajal aga polda rahul praeguse tasuta maakondliku ühistranspordi plaaniga.

SUMMARY

PUBLIC TRANSPORT FINANCING ON COUNTY LINES AND COMMERCE TRANSPORTATION FUNCTION FROM ESTONIAN COMMERCE CARRIERS PERSPECTIVE

Johannes Luht

Free public transport has been active topic in Estonia for last ten years. In 2013, the city of Tallinn applied the free public transportation model. Now, the issue has risen because Estonia Centre Party finally got to the coalition. The plan is to implement free public transport on county level. There have been written a lot of opinions on the topic in Estonian's biggest newspapers – Postimees and Eesti Päevaleht. The topic was also in focus at popular Estonia's discussion broadcast Suud Puhtaks.

The problem is that the state is not interested in the opinion of entrepreneurs and is trying to force their politics which doesn't have economical and analytical background. The aim of this study is to introduce the other side of the story; opinions of Estonia's transport entrepreneurs and what kind of dangers they see.

Author was motivated to write this research because the topic combined many interesting aspects. Author has been for years interested in most of the important subjects in Estonian society, as well as in the economics separately. Of course, the main reason was that author is a Bachelor student in logistics and this topic is hugely related with it.

Author used expert interviews to collect data. 5 different persons were asked the same questions about the main topic – free public transport on county lines. The aim was to make some conclusions on what they agreed and also to point out the differences of their opinions.

The first chapter is about explaining supply and demand in the transport sector. Also, the author points out the main arguments from both sides. In the second chapter, the most important statistics about the

topic are described. The third chapter is about the data that author collected from entrepreneurs. There are made some conclusions and recommendations as well.

The expert interviews showed that public transportation in general is a quite stable sector if state does not interfere or make some large changes in legislations. Furthermore, they agreed that the free public transport on county lines will have some impact on their activity. All of the participants agreed that the state's decision is political and does not have any economical or analytical background. There was no consensus about what the state should change in laws, but there were many problems that were pointed out. A good example, is that on public lines the contracts are made for 8 years, but busses can run for several more years.

Conclusions and recommendations of this study could be used by both; the entrepreneurs and the state to get better outcome. Largely, it is up to the state.

The author makes some suggestions what to study further. Firstly, the same topic has to be studied on a larger scale. Secondly, the differences between city public transport and county lines public transport have to be pointed out. Most of the participants of the interviews said that Tallinn's free public transport is well-organized, but at the same time opposed to the free public transport plan on county lines.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Aas, T. (10. jaanuar 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://arvamus.postimees.ee/4370643/taavi-aas-soda-tasuta-uhistranspordi-vastu-on-mottetu-ja-kahjulik>
- Antov, D. (10. august 2012. a.). *Eesti Rahvusringhääling*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Eesti Rahvusringhäälingu kodulehekül: <https://www.err.ee/349434/dago-antov-uhistranspordi-edendamise-on-ainumoldav-tee>
- Antov, D. (14. jaanuar 2013. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://arvamus.postimees.ee/1102328/dago-antov-kas-tasuta-uhistransport-vahendab-autode-kasutamist>
- Berendson, R. (1. mai 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://arvamus.postimees.ee/4481039/risto-berendson-tsirkus-alles-algab>
- Brechan, I. (2017). Effect of Price Reduction and Increased Service Frequency on Public Transport Travel. *Journal of Public Transportation*, XX(1), 139-156.
- Brown, A. E., Ralph, K., & Voulgaris, C. T. (2016). A Taste for Transit? Analyzing Public Transit Use Trends among Youth. *Journal of Public Transportation*, XIX(1), 49-67.
- Buehler, R., & Pucher, J. (2010). Making Public Transport Financially Sustainable. *Transport Policy*, XIX, 126-138.
- Cox, W., Love, J., & Newton, N. (1997). Competition in Public Transport: International State of The Art. *The Public Purpose*(15). Retrieved from <http://www.publicpurpose.com/t5.htm>
- Jõesaar, T. (19. august 2013. a.). *Eesti Päevaleht*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Eesti Päevalehe kodulehekül: <http://epl.delfi.ee/news/eesti/tasuta-uhistransport-kasvatasoitjate-hulka-ainult-1-2?id=66605137>
- Kallas, S. (16. november 2017. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://arvamus.postimees.ee/4312227/viimsi-vallavanem-siimkallas-tasuta-uhistranspordi-juurutajad-votavad-endale-needuse-kaela>
- Kann, L. (2. märts 2018. a.). *Lääne Elu*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Lääne Elu kodulehekül: <https://online.le.ee/2018/03/02/kadri-simson-juuliks-tuleb-tasuta-maakondlik-uhistransport/>
- Kokk, A. (2. aprill 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://arvamus.postimees.ee/4456461/aivar-kokk-tasuta-uhistransport-pidi->

olema-regionaalne-meede-kuid-minu-meelest-on-asjad-veidi-sassi-lainud?_ga=2.163268476.1585411096.1522855825-899075557.1520026769

- Kotka-Repinski, S. (14. veebruar 2018. a.). *Kesknädal*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Kesknädala kodulehekül: <http://www.kesknadal.ee/est/g2/uudised?id=30075>
- Kukk, K. (1. oktoober 2017. a.). *Eesti Päevaleht*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Eesti Päevalehe kodulehekül: <http://epl.delfi.ee/news/arvamus/tasuta-uhistransport-pole-pannud-kedagi-autost-loobuma-aga-mis-paneks?id=79680772>
- Kund, O. (28. november 2017. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: <https://leht.postimees.ee/4326751/simsoni-bussiplaan-ei-kannata-statistikat>
- Kund, O. (5. mai 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: https://majandus24.postimees.ee/4483430/simsoni-maarus-osutus-trooja-hobuseks?_ga=2.245083847.390127083.1525635056-118670401.1525635055
- Laherand, M.-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Lepassalu, V. (1. detsember 2016. a.). *Pealinn*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Pealinna kodulehekül: <http://www.pealinn.ee/koik-uudised/dago-antov-maapiirkondades-oleks-tasuta-uhistransport-populaarne-n180824>
- Levinson, D., Gillen, D., & Iacono, M. (2013). *Transportation Economics*.
- Luts, H. (2. mai 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekül: https://arvamus.postimees.ee/4481881/hannes-luts-simsoni-jonn?_ga=2.203058899.390127083.1525635056-118670401.1525635055
- Pealinn. (15. jaanuar 2018. a.). *Pealinn*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Pealinna kodulehekül: <http://www.pealinn.ee/tagid/koik/taavi-aas-tasuta-uhistransport-on-edulugusoitjate-arvu-parssis-n210488>
- Poliak, M., Poliakova, A., Mrnikova, M., Šimurkova, P., Jaškiewicz, M., & Jurecki, R. (2017). The Competitiveness of Public Transport. *Journal of Competitiveness*, IX(3), 81-97.
- Powell, T. (2001). *The Principles of Transport Economics*. London: PTRC Education and Research Services Ltd.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2009). Integrating Bicycling and Public Transport in North America. *Journal of Public Transportation*, XII(3).
- Rudi, H., & Punamäe, S. (30. aprill 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas <https://www.postimees.ee/4480903/minister-simson-allkirjastas-maakondliku-uhistranspordi-piletihinnaaaru>
- Simson, K. (27. november 2017. a.). *Eesti Päevaleht*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Eesti Päevalehe kodulehekül: <http://epl.delfi.ee/news/arvamus/simsoni-vastulause-paevalehele-tallinnast-vaadates-voib-olla-raske-moista-tasuta-bussisoidu-vajadust?id=80300542>

- Statistikaamet. (2018). *Andmebaas: Statistikaamet*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Statistikaameti kodulehekülg: <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=TS541>
- Traks, K. (6. aprill 2018. a.). *Postimees*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Postimehe kodulehekülg: https://arvamus.postimees.ee/4463231/kristina-traks-tasuta-uhistransport-ei-ole-maaelu-paastja?_ga=2.100854849.1585411096.1522855825-899075557.1520026769
- ÜTS §48. (23. märts 2015. a.). *Riigiteataja*. Kasutamise kuupäev: 14. mai 2018. a., allikas Riigiteataja kodulehekülg: <https://www.riigiteataja.ee/akt/%C3%9CTS>
- Vasli, K. (04. aprill 2018. a.). *Eesti Päevaleht*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas Eesti Päevalehe kodulehekülg: <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/autoettevotjad-tasuta-uhistransport-laheb-palju-kulukamaks-kui-arvatakse?id=81893839>
- Vigren, A. (2017). Competition in Public Transport.
- Walker, J. (2018). To Predict with Confidence, Plan for Freedom. *Journal of Public Transportation*, XXI(1), 119-127.
- Wood, D. F. (2017). Transportation economics. *Encyclopedia Britannica*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2018. a., allikas <https://www.britannica.com/topic/transportation-economics>

LISA 1 INTERVJUUDE ANDMED

Intervjuu tähis	Institusioon	Intervjuu liik
A	AS Samat	Vahetu vestlus
B	GoBus AS	Telefoni teel
C	GoBus AS	Telefoni teel
D	Taisto Liinid OÜ	Kirjalik vastus
E	Hansa Bussiliinid AS	Kirjalik vastus

LISA 2 KÜSIMUSED INTERVJUEERITAVATELE

1. Kuidas on viimastel aastatel teie majanduslik olukord muutunud – paremuse või halvemuse poole? Olete saanud töötajaid juurde palgata või olete pidanud koondama? Tulu poolel: nõudlus liinidel, keskmine täituvus, piletihind (ja võime seda vajadusel tõsta). Kulu poolel: kütusekulu trend? Palgakulu trend? Veokiparki investeerimine?
2. Kuidas on muutunud nõudluse teie teenuse järgi viimastel aastatel?
3. Kuidas prognoosite nõudluse kasvu, langust tulenevalt tasuta maakonnaliinide ühistranspordi poliitikast?
4. Kui palju te teiste vedajatega konkureerite? Kes need on? (kommerts, ELRON, avalik vedu..)
5. Kas riik on teilt kui eraettevõtjalt ka arvamust küsinud, kuidas ühistransporti paremini korraldada? Kas peaks? Kui küsiks, siis mida te ütleksite?
6. Kuidas mõjutab riigipoolne tasuta ühistransport maakonnaliinidel teie tegevust üldiselt? Mis liinil eriti tugevalt? Mis liinil üldse mitte?
7. Kuidas hindate enda pakutava teenuse kvaliteeti, kiirust, mugavust võrreldes riigi poolt pakutavaga?
8. Kuidas hindate - kas erakätes olevad teenusepakkujad suudaksid ühistranspordi järgi teenust kasvatada kiiremini kui riik?
9. Milliseid negatiivset ja ehk ka positiivset mõju olete täheldanud seoses riigi suurema sekkumisega ühistranspordi osas?
10. Mida saaks riik praegu ühistranspordi vallas paremaks muuta?
11. Mis teie nägemuses motiveerib riiki tasuta ühistranspordi osas? Kas teie arvates on pigem tegemist pigem poliitilistele otsustega või on sellel ka majanduslik ja reaalne analüütiline tugi?
12. Kuidas hindate näiteks Tallinna ühistranspordi kvaliteeti, kiirust, mugavust jne? Kas ise näete seal suuri vigasid? Mida suudaksite ise paremini teha?
13. Kas ainult avaliku teenindamise mudeli põhjal on ligipääs turule piiratud ja see pärsib nt uute ärimudelite kasutuselevõtte transpordis?

14. Mis on erinevused avaliku vedaja kulustruktuuris võrreldes kommertsvedajatega.
15. Mida arvate nõudepõhisest ühistranspordi pakkumismudelist? Kas see võiks olla koht, kus eraettevõtja suudaks pakkuda paremat, paindlikumat teenust kui riik?
16. Kas oskate välja tuua midagi, mida riik peaks kindlasti muutuma regulatsioon? Kui jah, siis mida?