TASUTA ÜHISTRANSPORDI POOLT JA VASTU

Tasuta ühistransport hakkas maailmas laiemalt levima juba 2000. aastate alguses. Minu esimene kokkupuude tasuta bussisõiduga oli umbes paarkümmend aastat tagasi USA-s Washingtonis. Olin väga üllatunud, sest ma ei olnud sellisest asjast varem kuulnudki. See tundus väga lahe – täiesti teine tase. Isegi „sotsialismi viljastavates tingimustes“ ei olnud bussisõit tasuta! Wikipedia andmetel on tänapäeval maailmas ligikaudu 100 tasuta ühistranspordi piirkonda ja neid tuleb järjest juurde. Enamus neist on linnad ja paljudes kohtades ei ole tasuta bussisõit mitte terves linnas, vaid ainult kesklinna tsoonis. Seal on liiklus kõige tihedam, ummikuid kõige rohkem ja parkimiskohti napib. Seal, kus teid laiemaks ehitada ei saa, on ühistransport ainuke lahendus. Tasuta ühistranspordi peamine eesmärk on motiveerida inimesi isikliku auto asemel kasutama bussi, trammi või metrood.

2017. aastal, kui vallavalitsuses tööle asusin, jäid minu vastutusalasse ühistranspordi küsimused. Selleks ajaks oli Tallinnas neli aastat katsetatud tasuta ühistransporti. Peagi kerkis ka Harjumaal tasuta ühistranspordi küsimus päevakorda. Tallinna väitel oli uuendus ennast igati õigustanud ja arvestatav hulk inimesi olid isikliku autoga tööle sõitmise asemel hakanud seda tegema bussiga, trammiga vms. Tulemuseks oli vähem autosid, vähem ummikuid ja puhtam linnaõhk. Harjumaal ei ole meil õhuga, ummikutega ega autodega siiani probleeme tekkinud. Aga tasuta ühistransport oleks lahe ja rahaliselt see väga palju ei muudaks, kuna piletimüügist saadav tulu on marginaalne. Võtsin Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse üldkoosolekul sõna tasuta ühistranspordi toetuseks ja avaldasin arvamust, et Harjumaa võiks tervenisti üle minna tasuta bussisõidule nii, et kõigil harjumaalastel oleks tasuta liikumise võimalus mitte ainult koduvallas, vaid ka Tallinnas ja teistes valdades. Siis ei oleks kellelgi vaja ennast Tallinnasse sisse kirjutada ainult selle pärast, et pealinnas on tihti vaja bussiga sõita. Kuid tasuta bussisõidu toetajaid oli Põhja-Eesti ühistranspordikeskuses vähe ja nii jäeti see teema esialgu sahtlisse.

Kui mõelda ühistranspordi probleemidele maapiirkonnas, siis kõrge piletihind ei ole üldjuhul probleem ja ma ei usu, et pooltühjalt ringi sõitvad bussid hoobilt täituks, kui piletihinna nulli laseks. Maapiirkonnas on teised põhjused, miks inimesed bussiga ei sõida: kellel on peatus liiga kaugel, kellel ei tule sobival ajal bussi jne. Aga mis peamine: isiklik auto on lihtne ja mugav vahend liikumaks punktist A punkti B. Ja tõenäoliselt see lähitulevikus nii ka jääb.

Kas Harjumaal siis üleüldse oleks vaja tasuta ühistransporti, kui see meie probleeme ei lahenda ja bussisõitjaid juurde ei too? Sellisel kujul ilmselt mitte.

Ühistransport teeb maailmas läbi suuri muutusi ja „tasuta“ suund ei ole kaugeltki mitte ainuke, mille poole liigutakse. Uudiseid isesõitvatest bussidest tuleb iga nädal kõigist maailma nurkadest ja meilgi on mõned eksemplarid juba prooviks tänavale lastud. Seni on tegemist olnud võrdlemisi kohmakate ja aeglaselt liikuvate bussidega, mis sõidavad piiratud alal, kus muu liiklus puudub või on väga hõre. Sellele vaatamata on nende bussidega aeg-ajalt õnnetusi ja muid muresid ette tulnud. Julgen ennustada, et isesõitvad bussid Eesti maapiirkondades elavate inimeste transpordivajadusi rahuldama niipea ei jõua.

Paljud usuvad, et tuleviku ühistransport kujutab personaalset kapslit, mis kulgeb mööda rööbaste või radade võrgustikku ning viib meid ülikiirelt ühest punktist teise. Mõni aeg tagasi lugesin populaarteaduslikku artiklit, kus prognoositi, et aastaks 2025 on maailmas kasutusele võetud esimesed *hyper loop*-lahendused. Kuid see on meie jaoks ilmselt veelgi kaugem ja hägusem tulevik.

Mõnel pool Eestis võib näha liiklemas „nõudmiseni liinibusse“, mis sõidavad punktist A punkti B, kuid vajadusel teevad lisahaake, kui mõni reisija soovib, et buss tema peatusse sõidaks. See idee tundub esmapilgul hea, kuid reisijad ei ole seda süsteemi just väga hästi omaks võtnud. Peamine miinus oli veidi kallim piletihind, pikem ja aeglasem marsruut, busside hilinemine jms. Vaatamata sellele, et näiteks Saaremaal võeti „nõudmiseni liinibussid“ kasutusele juba ligi 10 aastat tagasi, ei ole see kontseptsioon plahvatuslikku võidukäiku teinud.

Usun, et bussisõitjaid tuleks Harjumaal juurde, kui suudaksime pakkuda kvalitatiivselt paremat teenust kui see, millega praegu harjunud oleme. Tallinna ümbruse valdades sõidetakse bussiga valdavalt kodu ja Tallinna vahet. Tüüpiline on, et punktist A punkti B liikumiseks on vaja kasutada nii Harjumaa kui ka Tallinna busse ning mõlema sõidu jaoks tuleb soetada eraldi pilet. Seepärast valivadki paljud linnaäärsete piirkondade elanikud oma ametlikuks elukohaks Tallinna, et vähemalt üks ots oleks tasuta. Et sissekirjutusega manipuleerimist vältida, tuleks Tallinna ja lähiümbrust vaadelda ühtse ühistranspordi piirkonnana. Sellisel juhul oleks võimalik planeerida liine, mis paremini vastaksid reisijate sõidusoovidele, väheneks ümberistumise vajadus ning reisijad saaksid valida just selle liini, mis kõige paremini vastab nende reisisihile, ilma et oleks vaja mõelda, kas tegu on Harjumaa või Tallinna bussiga. Kõigile reisijatele kehtiksid ühtsed reeglid ja hinnad. Parem muidugi, kui see hind oleks kõigile null.