

## 10.05. Tasuta ühistranspordi konverents

Head külalised, austatud sõbrad!

Aitäh, teile, partnerlinnad, et olete saatnud oma esindajad siia Tallinnasse kaasa mõtlema.

Natuke rohkem kui nädal aega tagasi sai Tallinnast 450 000 elanikuga linn. Viimase aasta ajaga lisandus rohkem kui 5100 elanikku. Kui see nii jätkub, saab Tallinnast kümnekonna aastaga poole miljoni inimese linn.

Suured linnad kasvavad nii või teisiti, aga Tallinna taolisel paisumisel on veel üks faktor. Tasuta ühistransport on selles kasvus mänginud päris olulist rolli. 2013. aastal, mil Tallinn tasuta ühistranspordile üle läks, kasvas elanike arv vähemalt kahekordse kiirusega, rohkem kui 10 000 võrra.

Kui me 2013. aastal seda süsteemi rakendasime, oli meie inspiratsiooniks Hasselti linna transpordisüsteem. Nüüdseks on linnu ja regioone, kes teistele inspiratsiooni pakuvad palju rohkem. Ka Tallinn on olnud mõnele linnale või regioonile inspiratsiooniks.

Kui eelmisel sügisel Turu-Uuringute AS viis läbi Tallinna linna ühistranspordi rahulolu-uuringu, selgus muude teemade hulgas, et tasuta ühistransporti pooldab rohkem kui 80 protsenti küsitletutest. Selle peale võiks küsida, et kui paljudes teemades me üldse võiksime loota rohkem kui 80-protsendisele üksmeelele?

Selle idee võidust kõnelesid ka sügisesed kohalikud valimised. Kui jätta kõrvale mõni üksik poliitik, ei julgenud keegi tasuta ühistransporti otsesõnu ära kaotada. Kaudsemaid kriitilisi vihjeid muidugi oli, aga otseselt mitte. Nii et Tallinna tasuta ühistranspordil on kõik võimalused tähistada ka järgmist juubelit.

Tallinna jaoks on tasuta transport olnud kaheldamatult edulugu. Sellest räägitakse välismaedias, seda imiteeritakse mitmel pool. Kohapeal on kriitikat ikka aeg-ajalt ette tulnud.

Viie aasta eest oli vastuvõtt kohati üsna terav. Algul öeldi, et see tähendab, et investeeringute jaoks enam raha ei jätku. Meid hoiatati, et bussid ja trammid jäävad vanaks ja taristu aegub. Veteranpoliitik Jürgen Ligi hoiatas meid, et bussidest saavad liikuvad soojakud. Mõned arvasid, et see eksperiment jääb väga lühiajaliseks.

Kui me poleks samaaegselt teinud väga põhjalikke investeeringuid ühistransporti, siis ilmselt oleks kõigil pessimistidel olnud õigus. Kui ühistransport on halb, ei huvita kedagi, et see on tasuta.

Kvaliteedi tõstmine on ülimalt tähtsusega. See oli põhjus, miks oleme investeerinud üle 200 miljoni euro Tallinna ühistransporti, oleme uuendanud kesklinna ja Kopli trammiteed, oleme avanud populaarse trammiliini lennujaama, viinud ellu retrotrammide sarja, ostnud viimase kahe aasta jooksul kümneid hübriidbusse ja kavandame uut trammihanget. Rahulolunumber on tõusnud 3,7 pealt selgelt üle nelja ja busside keskmine vanus tuntavalt langenud.

Tallinna üleminekul tasuta ühistranspordile on olnud mitmeid põhjusi. Esiteks, see on olnud efektiivsuse küsimus. Ühistransport on nagunii jõuliselt subsideeritud.

Kui subsiidium jõuab 70 protsendini, siis tekib küsimus, kas on mõtet piletisüsteemiga üldse vaeva näha. Teiseks, liikluskorralduse küsimus. Autode arv kasvab, ainus vastus sellele saab olla massilisem ühistranspordi kasutamine. Ja kui inimesed saavad midagi tasuta, kasutavad

nad seda loodetavasti meelsamini. Kaks-kolm bussitait inimesi autodesse panduna tekitaks poolekilomeetrise ummiku. Kolmandaks, sotsiaalne aspekt. Bussides sõidavad vanurid, noored, madalamapalgalised.

Reformierakonna esimees Kaja Kallas ütles hiljaaegu, et tasuta transpordi raha võiks panna sotsiaaltoetusteks. Mina vastaks sellele ettepanekule nii, et sotsiaaltoetusi vajav inimene sõidab tõenäoliselt just bussiga ja võidab tasuta sõidust kõige rohkem.

Vaadates nüüd üleminekut tasuta ühistranspordile Eesti riigis, on kahtlemata mõningaid erinevusi võrreldes viie aasta taguse ajaga. Kuid on ka selgeid sarnasusi. Mõned argumendid oleks nagu uuesti sahtlist välja võetud.

Tsiteeriksin siin kuulsat lauset, et õnnestunud loosung seisab mõttetegevuse pooleks sajandiks. Üks õnnestunud loosung on, et tasuta lõunaid pole olemas.

Guido Viik kirjutas hiljuti tabavalt Eesti Ekspressis, et meie aegadel on ärimudeleid, mida peetakse õnnestunuks sellele vaatamata, et neile tuleb peale maksta. Seda põhjusel, et eeldatav sotsiaalne tulem on väärtuslikum kui kinnimakstavad kulud.

Ja on ettevõtmisi, mis on just nimelt tasuta lõunad. On omamoodi kummaline, et seda tasuta lõunate loosungit kasutatakse eriti sageli Facebooki vaidlustes, samas kui Facebook ise on sisuliselt tasuta lõuna.

Mina sellesse poleemikasse ei läheks. Maanteed ja tänavad maksame me maksumaksjatena kinni ühiselt. Ka ühistransport on kõikjal suurel määral subsideeritud. Ja nii see ilmselt ka jääb.

Tegelikult pole Tallinn ainus omavalitsus, mis Eestis tasuta ühistransporti rakendab. Nii algatas Otepää vallas tasuta ühistranspordi liini reformierakondlasest vallavanem ja ka Kosel on seda teatud ulatuses tarvitatud.

Üks kiiremaid üleminejaid oli Keila linn, mida juhib reformierakondlasest juht Enno Fels. Tõsi on muidugi see, et veidi hiljem leidis ta, et Tallinna tasuta ühistransport on ebaõiglane ja tuleks seadusega keelata, sest meelitab nende elanikud ära.

Praegu oleme me jõudnud veelgi huvitavamasse olukorda. Riikliku tasuta ühistranspordi kõige ägedamad vastased on Harjumaa omavalitsused. Ometi on just nemad kurtnud kõige enam tasuta ühistranspordist tulenevate eeliste üle. Kui tasuta ühistransport kehtiks kõikjal, siis Tallinna eelised kaoks.

Seega sõidavad Harjumaa omavalitsused uuendusega, mis nende seisu kõige rohkem parandada võiks. Liituda tasuta ühistranspordi süsteemiga on teiste Harjumaa omavalitsuste üks võimalusi pidurdada natukenegi elanike voolu Tallinnasse.

Mina kutsuks üles küll Eesti omavalitsusi liituma üleriikliku tasuta ühistranspordi süsteemiga. Seda ennekõike sotsiaalsetel ja regionaalsetel põhjustel. Juba väga varsti on maailmas rohkem, mitte vähem paiku, kus kasutatakse tasuta ühistransporti ja meil on mõistlik selleks valmis olla.