



MAANTEEAMET

Eesti ühistranspordi arenguperspektiivid

Valdkonna asjatundjate intervjuude kokkuvõte

Mari Jüssi, Maanteeameti strateegilise planeerimise osakonna liikuvusekspert



MA 2020-004

Sisukord

1	Sissejuhatus	3
2	Metoodika ja intervjuueeritavad.....	3
3	Hinnang viimase 10 a ühistranspordivaldkonna arengutele	3
3.1	Milliseid olulisi positiivseid ühistranspordi viimase 10 aasta arenguid asjatundjad välja toovad?	3
3.2	Negatiivsed arengutrendid.....	4
3.3	Kas positiivsed muutused on süsteemsed, kes on olnud võtmetegijad?	6
4	Ühistranspordi arendamise ettepanekud 2020-2030.....	7
4.1	Millised lahendused vajalikud 2020+?	7
4.2	Milline peaks olema riigitasandi roll?	7
4.3	Millised taristu investeeringud on vajalikud?.....	10
4.4	Milline riik võik Eesti-suurune regioon võiks olla ÜT arendamisel Eestile eeskujuks?	11
4.5	Milliseid ohte näete tuleva 15 a jooksul, mis ÜT arengut võib pärssida?	11
LISA 1.	Poolstruktureeritud intervjuu küsimustik	13

1 Sissejuhatus

Personaalsete intervjuude läbiviimise eesmärk oli koguda ühistranspordi valdkonna asjatundjate arvamusi ja tähelepanekuid viimase 10-15 a ühistranspordi arengutest, nii positiivsete kui ka negatiivsete arenguaspektide lõikes kui ka järgmise ca 10 a arenguvajadustest ning ühistranspordi arengut toetavatest tegevustest. Intervjuude läbiviimine on üks sisend Maanteeameti poolt ettevalmistatava ühistranspordi arenguprogrammi koostamise protsessis.

2 Metoodika ja intervjuueeritavad

Valdkonna asjatundjate hinnangute, tähelepanekute ja mõtete kogumiseks kasutati poolstruktureeritud intervjuueerimismeetodit, kus suurem osa ühistranspordi arengusuundumusi puudutavatest küsimustest oli kõikidele asjatundjatele sama. Lisaks avatud vastusega küsimustele, paluti igal intervjuueeritaval anda hinnang ühistranspordi arengut ja korraldamist toetavate võimalike tegevuste valiku ning olulisuse osas. Lisaks esitati täiendavaid küsimusi vastavalt iga asjatundja spetsiifilisemale valdkonnale või intervjuu käigus tõstatunud teemadele. Poolstruktureeritud intervjuude küsimustik on ära toodud Lisas 1.

Intervjuueeritavatakse valiti pikaajalise ühistranspordivaldkonna kogemusega eksperdid, tippjuhid ja tippametnikud, kellel on tervikuna väga head kogemused nii kohaliku, regionaalse kui ka üleriigilise ühistranspordi korraldamise, seadusandluse, rahvusvaheliste parimate praktikate, poliitikaanalüüsi, ühistranspordi ettevõtte juhtimise, tehniliste lahenduste ning praktilise kasutajakogemuse seisukohast. Üks intervjuueeritavatest oli rahvusvaheline ekspert, kes viimasel aastal on analüüsinud Eesti transpordipoliitikat, liikuvuse ja ühistranspordikorralduse trende.

Intervjuud viis läbi Maanteeameti liikuvuseksperdi Mari Jüssi näost-näku vestlusena 7 eksperdi ning 4 eksperdi puhul telefonivestlusena 2020. a jaanuari- ja veebruarikuu jooksul. 8 intervjuud transkribeeriti TTÜ Küberneetikainstituudi veebipõhise kõnetuvastussüsteemi abil.¹

3 Hinnang viimase 10 a ühistranspordivaldkonna arengutele

3.1 Milliseid olulisi positiivseid ühistranspordi viimase 10 aasta arenguid asjatundjad välja toovad?

Enimmainitud positiivne areng, mida asjatundjad välja toovad on **reisirongiliikluse areng** – kogu veeremi väljavahetamine uute rongide vastu, tänu raudteede remondile rongide kiiruste tõstmine, uued platvormid ning tihedamad kiired ühendused nii Tartu kui ka Narva suunaga. „Uus veerem on toonud arenguhüppe, oleme Euroopas selles osas tipptasemel“.

Ühistranspordi rahastamine on muutunud stabiilsemaks („hull aeg oli 2004-2008“ kui kiire majanduskasvu tuhinas ei osatud ühistransporti väärtustada), eeltasutud ühistranspordi kerkimine

¹ Alumäe, Tanel; Tilk, Ottokar; Asadullah. "Advanced Rich Transcription System for Estonian Speech" Baltic HLT 2018. <http://bark.phon.ioc.ee/webtrans/>

näitab, et raha ei ole ühistranspordi opereerimise rahastamisel probleem, samas investeeringud on toimunud praktiliselt ainult EL fondide toel.

Mitu asjatundjat tõid positiivse suundumusena esile **ühistranspordi rolli tähtsuse üldise teadvustamise** – seda nii kasutajate, valitsuse kui ka ettevõtete tasandil. Ühistransporti ei nähta enam nõukogudeaegse jäänukina.

Mitme asjatundja hinnangul on **uued ja mugavad kaugliinibussid** („Lux Expressi mugavusteenustega bussid on maailma tase!“) ning paljude maakondade ning linnade uusi liinibusse. EL rahastus on hästi toetanud selliseid tegevusi, millele on osatud rahastust küsida ja hanked läbi viia.

Positiivsena mainitakse ka:

- järjest rohkem mõeldakse ühistranspordivahendite ja -peatuste ligipääsetavusele ja universaalsele disainile, 10 aastat tagasi selle peale ei mõeldudki, selles osas on ka toimunud paradigmapuuutus.
- KOVide liitmine muutis ÜTKde töö tõhusamaks, lihtsam on saavutada kokkuleppeid
- Ühistranspordikeskuste loomine. ÜTKd on ühistranspordi korraldamisel professionaalsemad kui endised maavalitsused, mistõttu on hanked ja teenus kvaliteetsem
- piletimüügisüsteem on läbi teinud suure muutuse, kogu Eesti sõitis varem paberpiletiga, IT on tulnud piletisüsteemi, telefoni ja veebilahendused.
- biometraani ja surugaasibusside kasutuselevõtt
- Kergliiklusteid on rohkem ja seal, kus uus lõik rajatakse tulevad ka kasutajad kohe peale, eriti lapsed. See soodustab ka ühistranspordi kättesaadavust.
- Tallinna piirkonna liikuvuse strateegia ja koostööplatvormi loomine riigi ja Tallinna linna vahel.
- Haapsalu raudtee taastamise käimatõmbamine tänu tugevale algatusele ja poliitikutele.
- Eesti Raudtee tagasiostmine
- Tasuta ühistransport on kasvatanud ÜT kasutamist eelkõige pensionäride ja kooliõpilaste hulgas. Sõidetakse rohkem sotsiaalsel eesmärgidel, pensionärid sõpradele külla ja kalmistule, koolinoored sõidavad vaheaegadel maakonnakeskustesse aega veetma, ka lasteaiarühmad käivad päevastel õppereisidel sagedamini.

3.2 Negatiivsed arengutrendid

Enamus intervjueritutest tõdesid negatiivse trendina, et **ÜT erinevad liigid ja haldustasandid** (riik, kohalik omavalitsus, eraettevõtte) **ei ole piisavalt koordineeritud** ja osaliselt on põhjendamatut konkurentsi kommertsliikluses. Suured haldamiskulud ja ühistranspordikorralduse killustatus, eriti regionaalse ja kohaliku tasandi vahel suuremates linnades, ja vähene suutlikkus on jätkuvalt suur probleem. Analüüsidele tuginenud ÜTK-de loomise 4-regiooni mudelit ei suudetud poliitiliselt ellu viia. Seega killustatus jätkus, samas on üle 30% liikumistest maakonnapiiride ülesed ja suuremate regioonide vaade oleks igati õigustatud.

Negatiivsemate arengutena tuuakse välja **linnadevaheliste bussiliinide võrdlemisi tagasihoidlik arengut ning et kaugbussiliinid käivad praktiliselt kõik Tallinna kaudu**. Maakonnapõhine ühistranspordikorraldus on muutunud barjääriks regionaalse ja toimepiirkonnapõhise ühistransporditeenuse arendamisel. Selle tulemusel, et algse 4-regiooni ÜTK loomise ja kompetentside liitmise asemel tekkis poliitiliselt põhjustel ikkagi 11 ÜTKd, jätkus killustunud ühistranspordikorraldus.

Ühistranspordikorraldus, ühistranspordikeskused on personali osas alarahastatud. Ka Maanteeametil pädevaid inimesi napib. Sisuliselt 2 töötajaga ÜTKd ei tööta, sest tugisüsteemi pole. Ka arendamiseks ei ole enamuses ÜTKdes suutlikkust. Selle tulemusel jätkuvalt nõrk ÜT korraldamise, hangete läbiviimise suutlikkus. „Palju raha läheb ebakompetentsuse manageerimisse“. Ka MKMis ei ole ühistransporditeema hoidjat, ainult üks tehniline inimene. Puuduvad hankejuhendid ja koostöövormide lahendused; paljud asjad nii MKMis kui ka MAs on ühe inimese „peas“, mistõttu on kogu teema väga tundlik töötajaskonna vahetumise korral.

Arengut pärssiva ja ebatõhusa asjaoluna töid enamuses asjatundjad, välja arvatud üks, välja tasuta ühistransporditeenuse pakkumise Tallinnas ja enamuses maakonnaliinidel. **Probleemiks peetakse lausdoteeritud ühistransporditeenust, mis suurendab veelgi erisusi ja ebatervet konkurentsi kommertsliinide ja avalike liinide vahel, vähendab erinevate operaatorite ja teenusepakkujate huvi tulla turule täiendavate teenustega, käsitleb ühistransporti kui sotsiaal- mitte konkurentsivõimelise teenusena.** Tasuta ühistransport pärsib ka piletisüsteemi tehnilist arengut uute teenuste integreerimist – nt pankade viipemaksete süsteemi rakendamisest ei ole pangad huvitatud kui süsteem on tasuta või tasulisi pileteid liigub süsteemis väga vähe.

Auto omamine on muutunud nii lihtsaks ja võrdlemisi odavaks, et inimesed eelistavad autot. Auto omamine ja kasutamine on Eestis liiga odavaks muutunud, sest üldine transpordi- ja maksupoliitika, mis on autokasutuse suhtes soodne nii taristu investeeringute, fiskaalsete meetmete (CO₂ heitest sõltuvad registreerimis, ja aastamaksud, vähene parkimise maksustamine linnades) ja planeerimises (parkimispoliitika soosib autokasutust, ruumiline planeerimine ei suuna tihedat arendustegevust olemasoleva ühistranspordi lähedusse)

Negatiivsete trendidena mainisid eksperdid veel järgnevaid aspekte:

- Ühistranspordikeskuste juhtimine on politiseeritud, mistõttu puudub stabiilsus
- Nõudepõhise transpordiga oleme liiga vähe edenenud, katsetatud on, aga midagi ei toimi
- Kuigi avaliku liiniveo maht on suurenenud, on paljuski selle võrra kommertsvedude arv vähenenud, mistõttu kogu teenuse maht ei ole ühistranspordisüsteemis suurenenud (osaliselt põhjendatud ka kahanevate piirkondade ja töökohtade kadumisega maapiirkondades)
- maakonnaliini bussidest on veel liiga väike osa madalapõhjalised ja bussiooteplatvormid ei ühildu poolmadalate lahendustega
- Regulatsioon on muutnud liiniveo ja peatuste korraldamise jäigaks, bussid tohivad peatuda ainult peatustes, samas nõudepõhiselt sobiks inimestele teistes kohtades ja vajadus võib olla ajutine, vastava peatuse rajamise hind on 5000 eurot
- Praegune regulatsioon ei toeta väiksemate bussidega paindlikku teenindamist, peab olema minimaalselt 17-kohaline buss, 8-kohaliste bussidega teenindamine käib sotsiaaltranspordi alla.
- kõrvalmaantee seisund, eriti kruusateede seisund on väga vilets ja pehmete talvedega eriti suur probleem seal bussiliiklust korraldada
- ruumiline planeerimine ei suuna üldse arendustegevust, Harjumaal tekib järjest rohkem autost sõltuvaid arendusi juurde, tihti on peredes 3-4 autot, et kõik täiskasvanud pereliikmed liikuma saaks.
- piletisüsteem (Ridango) on alguse arenguvõimaldaja asemel muutunud probleemiks – monopoolsus, läbipaistmatus (samas tehniline võimekus on väga hea)
- Diislonge oleks pidanud koha-mahutavuse järgi kohe alguses 2 korda rohkem tulema
- 30st vajalikust raudteeperrooni asukoha muutmisest suudeti ainult pooltele reageerida – uued perroonid pandi täpselt vanadesse kohtadesse, kuigi veidi nihutades, oleks parema asukoha saanud, sest asustus ja muud teed mujal

- bussiühenduste osas on liigne orienteeritud kodu-töö-koolikohtade teenindamisele, pole osatud siseturismi ja pühapäevasuundi katta. Nädalavahetuste maakonnaühendused on väga viletsad või olematud.
- Kriitilist massi kasutajaid on palju vähem

3.3 Kas positiivsed muutused on süsteemsed, kes on olnud võtmetegijad?

Enamus asjatundjatest olid seda meelt, et **ühistranspordiarengud on olnud juhuslikud, pikk plaan on praktiliselt puudunud**. Protsessid, kuidas otsuseid langetatakse on olnud primitiivsed – kuskilt leitakse juhuslikult raha (nt kvoodibussid jm kvoodirahaga teostatud hanked), palju on sõltunud üksikutest inimestest, kes asjaga tegelevad või siis tegelemata jätavad. Süsteemse ja kokkulepitud plaani järgi tegutsemine sisuliselt puudub, ka otsustusjulgus puudub.

Samas tunnistavad mitmed asjatundjad, et **teatud süsteemse positiivsete otsuste jada on käivitanud uute rongide ostmise ja raudteeinvesteeringud ja ühtsed piletimaks süsteemid** (alustades Tallinna rohelise ühiskaardisüsteemi käivitamisega). Sellise süsteemseks osutunud tegutsemise võtmetegija on olnud ekspertide hinnangul Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka Maanteeamet (hanked on muutunud paremaks). MKM on ekspertide hinnangul olnud võtmetegija nii positiivses kui negatiivses mõttes. Kunagised maavalitsused olid väga nõrgad. Pidur ja väga jäik on olnud ka Eesti Raudtee.

„Ei saa rääkida süsteemsest lähenemisest kui analüüsitud lahendused praktikas läbi ei lähe (näiteks nelja ühistranspordikeskuse loomine) ning samas tehakse suuri poliitilisi otsuseid ühtäkki ilma sisulise analüüsita nagu tasuta ühistranspordi puhul.“

Tasuta ühistranspordi esilekerkimine kui mitesüsteemsuse näide. Tasuta maakonnaliinid tekitasid omamoodi juhuslikult uudse olukorra, kus riik ei hoidnud enam piletimaksjaid nõ kiivalt omale ja hõlbustus linna- ja maakonnaliinide riskasutus. Vallad, kes varem maksid õpilasvedude eest olid näiteks Pärnumaal valmis raha panema ühtses piletisüsteemis toimiva linna- ja maakonnaliinide teenuse korraldamisse, nii et Pärnumaa valdade elanikud ei pea seal tasuma turistipileti eest. Nüüd saab seega varem õpilasvedudeks kulutatud summasid kasutada parema teenuse pakkumiseks, saab liiklussagedust suurendada.

Positiivsed arengud on toimunud pigem juhuslike õnnestumistena, näiteks kvoodirahadega soetatud bussid ja trammid. Samas kõik need arengud, sh tasuta ühistransport on inimeste ootusi ühistranspordile kasvatanud.

4 Ühistranspordi arendamise ettepanekud 2020-2030

4.1 Millised lahendused vajalikud 2020+?

Mitmed eksperdid seda meelt, et **nõudluspõhised lahendused, viimase miili lahendused ning ühistranspordi baasteenus vaja tervikuna ära siduda**. Kuidas selles süsteemis koos kommertsliinidega majandada, on keeruline teema.

Ruumilise planeerimise ja transpordikorralduse integreerimine - et ei tekiks autost sõltuvaid uusi arengupiirkondi ja et suuremad arendused oleksid suunatud rongipeatuste vahetusse lähedusse.

Mitu eksperti peavad vajalikuks ka **ühistranspordikeskuste liitmist**, sest praegused ÜTK-d on liiga väikesed, puudub tugipersonal ja inimressurss süsteemi arendamiseks. Ühendatud ÜTK-de puhul vajalik ka eraldi arendustegevust rahastada, mitte ainult opereerimise korraldamisega tegeleda.

Mitmel korral mainiti ka **kruusateede viimist musta katte alla**, mis on eriti oluline järjest sagedamini esinevate pehmete talvede kontekstis.

Rohkem on vaja uusi lahendusi piloteerida, et saaks aru, mis lahendused erinevates kohtades toimivad.

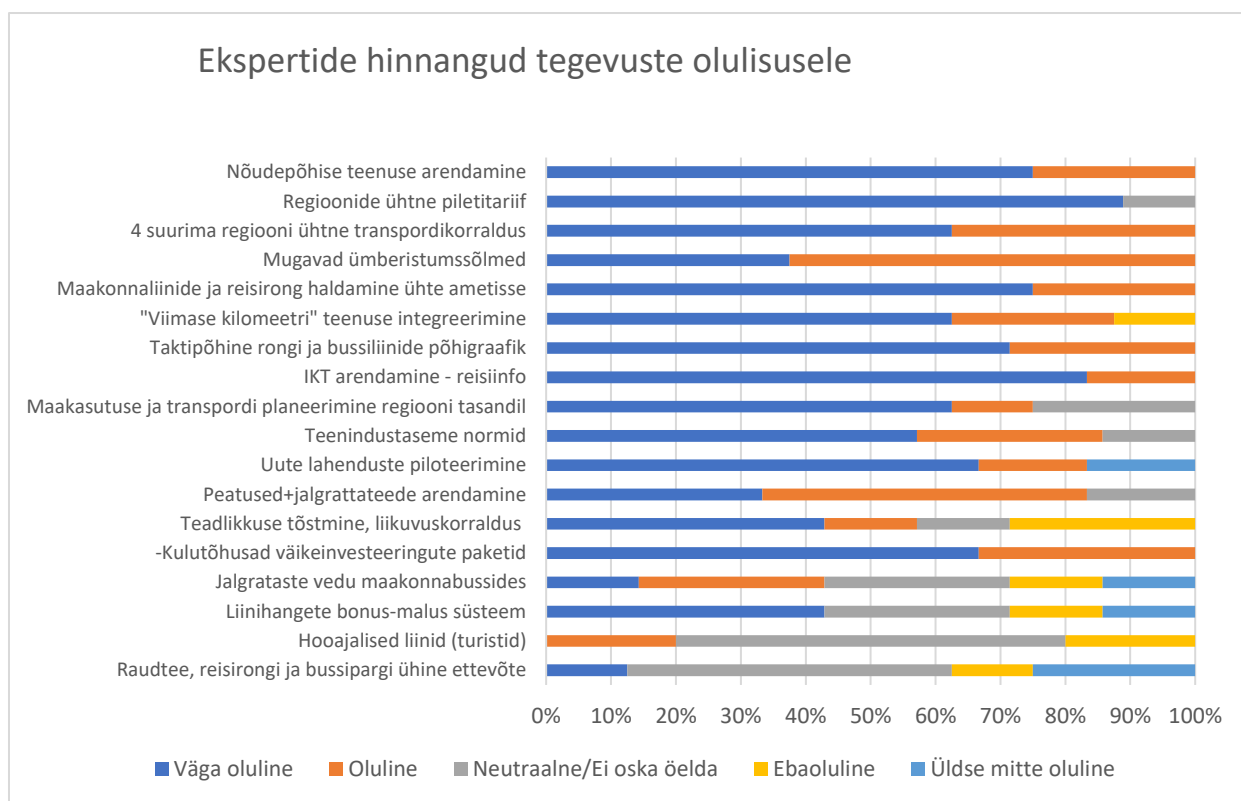
4.2 Milline peaks olema riigitasandi roll?

Enamus eksperte oli seda meelt, et riik peaks olema **pikaajalise kvaliteetse arengukava eestvedaja** ja vastava pikaajalise plaani alusel ka tegutsema. Ja kui riigi poolt tulevad suunised, siis ei saa ka samas kinni jääda vanadesse asjadesse. Peab olema valmis eksperimenteerima ja piloteerima uusi lahendusi. Riik peab ise ka arengukavast kinni pidama – tuleb koostada selge tegevuskava ja leppida kokku selle rahastamine.

Riigi poolt on vaja **koordineerivat rolli kogu ühistransporditeenuse korraldamisel**, nii graafikute kui ka ühtse tariifisüsteemi koostoimimiseks. Vaja on ühistranspordikeskused konsolideerida ca neljaks regiooni keskuseks. Rohkem vaja MaaS kontseptsiooni lähenemist ja kogu liikumisahelat katvaid teenuseid. Sõltumatu asutus, kes suurema hüve huvides koordineeriks. Tellija peab olema üks koos regionaalsete kontoritega - nii linna, maakonna kui ka reisirongi teenuse tellimiseks. Sedaviisi on ressursse mõistlikum kasutada.

ÜT peab olema võrgustik, ümberistumised peavad toimima. Maakonnaliine tuleb hakata pikendada, Viljandi-Mustla, Puka jaama läbi Rõngu. Võru, Põlva ja Rapla maakonnaliinid vaja raudteejaamadesse ühendada. Tartus maakonnaliinid läbi linna rongijaama. Tasuta süsteem peaks olema juurdeveo ja kohalikuks liikumiseks.

Lisaks avatud vastustena, küsiti ekspertidelt võimalike arendustegevuste ja heade praktikate rakendamise olulisust Eestis skaalal „Väga oluline-Oluline-Neutraalne-Ebaoluline-Üldse mitte oluline“. Vastuste koond on toodud ära alloleval joonisel.



Joonis 1. Intervjueeritute hinnangud meetmete olulisusele skaalal „Väga oluline“, „Oluline“, „Neutraalne/Ei oska öelda“, „Mitteoluline“, „Üldse mitte oluline“

Ühistranspordi arendamisel pidasid „Väga oluliseks“ või „Oluliseks“ enamus intervjueeritutest (7 ja enam vastust) järgmisi tegevusi:

- Regioonide ühtne piletisüsteem kohaliku ja regionaalse teenuse korraldamisel
- Maakonnaliinide ja reisirongiteenuse haldamine ühtne ametisse
- 4 suurima regiooni ühtne transpordikorraldus
- Mugavad ümberistumissõlmed ja multimodaalne liinivõrk
- „Viimase kilomeetri“ teenuste arendamine ja integreerimine
- Nõudepõhise teenuse arendamine
- Taktipõhine rongi- ja bussiliinide põhigraafik

Ettepanekud, mida mainisid 1-3 eksperti

Ühistranspordi selgroog ja põhiteenused mugavaks ja kiireks

- Integreeritud taktsõiduplaan. nt Tartu rongigraafikud 1 tundi taktiga, siis on ka lihtsam bussiliiklust ühildada, üksikuid väljumisi ühildades jäämegi ühildama. Sõiduplaani muudatus mõjutab väga paljude inimeste igapäevaseid liikumisi ja võib päevalogistika pea peale keerata - eriti on see kriitiline hommikul, koju tagasi teel on see paindlikum.
- Regionaalset ühistransporditeenust on kasvavates piirkondades praktiliselt 2-3 korda vaja suurendada, eriti Harjumaal. Seal, kus bussides ruumi on, tuleb juurde nii tasulisi kui ka tasuta reisijaid. Ülekoormatud bussid tõrjuvad need kasutajad eemale, kellel on variant autot kasutada.

- Rongiühenduste arendamisega saame kõige rohkem tulemusi, sest seal on realselt võimalik kiirusi tõsta – seades konkreetseid eesmärgi – nt 7 minuti võrra kiirem Tartu rongiühendus saavutatav Tapa jaama sissesõidu kiirendamisega.
- Sarnaselt rongiühenduste arendamisega – vaja bussiühenduste aegasid vähendada – võtta eesmärgid ja vaadata, mis teha annab.

Linnad, ühistranspordisõlmed, peatused

- Tallinna südalinna ja Balti jaama busside peatuste kapatsiteet probleem, vaja linnade peatuseid tagada.
- Maakonnakeskuste bussijaamastandard, sest see mõjutab kuvandit. Pärnu hea näide.
- Pargi ja reisi lahendused on rongipeatustes hästi käima läinud; aga sellest ei teata – Elroni rongide info Tallinna jt linnade piiril - järgmise rongini väljumise aeg.
- Linnatänavate standardi uuendamine nii, et uued tänavad ja tänavate renoveerimine paremini soodustaks säästvate liikumisviiside arengut
- Parkimispoliitika arendamine
- bussipeatuste nimed -- üle vaatama kõik nimed nagu „Jaama“ ja „Turu“, „Haigla“ jm, mis korduvad paljudes linnades, tuleb muuta eristatavateks.
- Bussipeatuste uued sildid - bussijuhid ei näe reisijaid - uued ootekojad, valgustatud Rongipeatustele paremad ootevõimalused. Paku ettevõtjatele, kes pakuvad ka ootetingimusi. See soodustab ka turismi. Kaugliinide ja kohalike peatuste disaini eristamine.
- Võru kesklinna vaja bussipeatust, linna läbimine teha lihtsamaks

Institutsionaalne korraldus ja kompetents

- ÜTK-de juhtimine mittepoliitiliseks.
- Vaja reisijate vajadusest lähtuvat korraldust
- Vaja regioonipõhist või riiklikku avalikku liinivõrku ja kompetentsi arendamist kogu ühistranspordi korraldamisel. Paralleelsed kommerts-avalikud liinid tuleb ära lõpetada.
- On vaja, et KOVid panustaksid rahaliselt rohkem regiooni ÜT korraldamisse ja arendamisse
- riigiarhitekt transpordivaldkonnas, kes tervikuna vaataks ruumi ja liikuvust
- Vaja planeerimisvõimekust tõsta ja pakkuda süsteemset täiendkoolitusi ÜTK töötajatele. Koolitusvajaduse kaardistuse, kompetentsi kaardistus. Vaja on Maanteeameti võimekust ÜT planeerida -- või siis anda rohkem voli ÜTKdel otsustada.
- Juhendid peavad olema palju kvaliteetsemad. Vt nt peatuste juhend, sõiduplaanide koostöölastamine.
- riigi ja piletisüsteemi haldaja vahelist tööjaotust täpsustada.
- Riik peaks suutma välja töötada ja defineerida teenusetaseme ja ühistranspordi kättesaadavuse reeglid. Ka hankeid saab hakata koostama teenindustaseme järgi - riik defineerib ära taseme, operaator pakub lahenduse.
- Riikliku bussifirma loomine, mis kõiki avalikke liine haldab - jääb ära hangete tegemine, maakonnaüleste liinide ja veeremi osas mänguruum suurem, bussijuhtidel kindlam.
- Vaja muuta avaliku liiniveo hangete süsteemi, sest alapakkumistega on lõpuks kõik hädas.
- Vaja selget kommunikatsioonikava nii tasuta ühistranspordi kui ka autokasutuse maksupoliitika muutmise osas
- Ühtne maksedokument riigi hallatud --- see võiks olla kõik ühtses süsteemis.
- Vaja kava ühistranspordi tasuliseks muutmise ja soodustuste-tasuta sõiduõiguse erisuste osas
- Ridango piletimakse-ja haldamise süsteem vajab uusi lahendusi
- Rohkem ühistranspordi turundust ja teadlikkuse tõstmist

- Helsingi ja Tallinna integreerimine

Liikuvusteenuste arendamine

- Autode ühiskasutuse ja sõidujagamise/laste kooliveo kogukonnapõhise korraldamise ühtne platvorm. Taanis on *GoMore* inimeselt inimesele sõidujagamise (mitte äpitakso) -- nt sedalaadi teenust korraldada. Eestis oleks kohta sellele teenusele.
- Jalgratta- ja kõnniteede talvehooldus peab olema paremal tasemel, ühistranspordi kättesaadavus kannatab

Fiskaalsed meetmed

- Transpordi maksupoliitika peab rohkem kajastama kasutaja hinnas linnade parkimise, CO2 heite, teede koormuse jt negatiivsete mõjudega seotud kulusid – vaja CO2 põhist automaksu, läbisõidupõhiseid teekasutustasusid, diislikütuse aktsiis peab olema kõrgem, lähtuma energiasaldusest ja CO2-heitest.
- Kuidas motiveerida 0 või vähese heitega busside kasutuselevõttu, sh kommertsvedudes

Kommertsliinide roll

- Kommertsliinide roll vaja selgeks (ligi 40% teenusest praegu kommertsliinid). Ka kommertsliine tasuks toetada 10-20 senti teatud tingimustel. Tasuta linnadevahelised liinid ei ole hea alternatiiv.
- Vaja arendada kommertsvedude kasutajate arvu korjamise statistikat, praegu võivad väga olulised teenusepakkujad juhuvalimi koostamise käigus välja jääda

Mõjude hindamine

- Rongiliikluse ja selle arendamise sotsiaal-majandusliku mõju hindamine.
- 2+2 maantee kulu ja mõjude hindamine.
- Rongiliikluse korraldamine ja sellega seotud teenused vajavad strateegilist planeerimist ja arenguhüpet.
- Tasuta ühistranspordi arengustsenaariumid – kõik tasuta, või tasuliseks tagasi.
- Vaja motiveerivaid analüüse, et näidata, kuidas erinevad lahendused mõjuvad.
- Süsteemset tagasisidet kasutajatelt ja ühtse lähenemise kujundamine nt bussijuhtide teeninduskvaliteedi tagamiseks, sellega ei peaks tegelema ÜTK, vaid peaks olema ühtne lähenemine.

4.3 Millised taristu investeeringud on vajalikud?

Avatud vastustena oli selle küsimuse vastustes kõlanud ideed väga suure variatsiooniga.

Kõige enam mainitud investeerimisvajadusena jäid kõlama järgmised mõtted:

- Vaja on **kaardistada võtme sõlmpunktid, kuhu investeerida tasemel ligipääsetavuse ja ohutuse lahendustesse, vaja investeerida (bussi)jaamadesse ja kõrge standardiga ühispeatustesse ja tagada (lõpp)peatuste vajalik ruum.**
- **Maakonnabussiliinide kõvakattega maanteed/tee läbitavuse tagamine. Bussipeatused ja ootekojad, mida suurem elanike arv, seda olulisem.** Peab olema ooteplatvorm, et saaks

mugavalt peale. Bussipeatustesse juurdepääs - ka ratastooliga ligipääs. Bussi ja taristu kvaliteet on võrdselt oluline.

Teised asjatundjate ettepanekud investeringuvajadustest

- Ideaalis on vaja paika panna taktipõhine reisirongide sõiduplaan ja siis vaadata, mida on vaja taristul selle tagamiseks ära teha. Sama peab toimuma kaugbussiliinidega, kus rongiühendus puudub. Taktipõhine sõidugraafik võib tekitada olukorra, kus bussiveerem ei ole optimaalses kasutuses -- seal tuleb aktsepteerida mitte kõige optimaalsemat kohalikku lahendust, st et tuleb optimeerida tervikut, mitte kohalikku lõiku. Vaja ka riiklikku regulatsiooni, et tervikut optimeeritakse. Ka kommertsliinide puhul saab liinilubade väljastamisel tingimuseks seada taktipõhise graafiku.
- Balti jaama laiendamine
- Kristiine Ühispeatus ja vaadata linnades üle lisapeatuste vajadused -- Veerenni; Paalalinna rongipeatus Viljandis
- Kõik depood, pesulad, tanklad - ehk ÜT tugitaristu, peaksid olema avaliku sektori, ÜTKde käes
- Raudtee kiiruste tõstmine vastavalt taktipõhisele vajadusele kuni 160 kmh; Samatasandiliste ülesõitude vähendamine.
- Raudteeülesõidu turvalisust tagavad tõkke süsteemid - postid mis tulevad maast üles
- Rohuküla raudtee, Võru rongiliikluse taastamine, Tallinn-Keila 2-teeline; Tallinn-Rapla vähemalt Kohilani, ka Keila-Turba automaatblokeeringuga. Tapalt-Narva teine rööpapaar juurde, jaamade kiirused, Tapa-Tartu teine peatee ja kiirused üles. Tartu Vaksal on keerulises kohas.
- Tallinna trammivõrgustiku ja linnapiirkonna ühistranspordi ühenduskiiruste arendamine
- Ummikuvaba bussiliiklus – busside prioriteedisüsteem ja bussirajad ummikutundlikes piirkondades (linna piiril Tallinnas ja Tartus)
- 8kohalised bussid, mis võimaldab ka peale võtta 2 ratastooli, nõudepõhine teenusena. Kõik maakonnaliinid madalapõhjalisteks
- Rattaparklad bussi- ja rongipeatustes.

4.4 Milline riik võik Eesti-suurune regioon võiks olla ÜT arendamisel Eestile eeskujuks?

Enamus ekspertidel otsesed eeskujud erinevate riikide lõikes puudusid, pigem on eeskujuks erinevate maade head praktikad. Ekspertid mainisid Austriat ja Šveitsi – kus on väga süsteemne lähenemine ühistranspordi korraldamisele, taktilaani, ühtne piletisüsteem, aastakaart, transpordile ligipääs väga lihtne, piletisüsteemide lihtsus. Ja Soomet ning teisi Põhjamaid – kus on tõhusad regioonide koostöövormid ja kokkulepped ühistranspordi korraldamisel, rahastamisel ja arendamisel.

4.5 Milliseid ohte näete tuleva 15 a jooksul, mis ÜT arengut võib pärssida?

Enimmainitud ohu aspektid, mida mitmed eksperdid välja tõid olid järgmised:

- Poliitikute ootamatud otsused ja äkilised sisuliselt läbianalüüsimate muudatused
- Arengukavasid tehakse, aga midagi nende järgi ära ei tehta.
- RB neelab palju raha, parem vana trassi õgvendada ja olemasoleva trassi kiiruseid tõsta.
- Head praktikad võivad meid olla teist riikidest teada, küsimus, kuidas neid kvaliteetselt Eestis rakendada, sest esialgu kompetentseid inimesi napib.

Ohuna ühistranspordi arengule mainiti ka:

- 2+2 maantee ehitamine, riigi rahakott piiratud, suurendame konkurendi konkurentsivõimet, kohalik liikuvus kannatab; Enne Rapla 2+2 maantee ehitamist vaja katsetada bussiliinide ja rongiteenusega.
- Linnaplaneerimine, mis ei arvesta ühistranspordi teenuse korraldamise ja kasutajate vajadustega
- aktsiiside langetamine, elektriautode ja isejuhtivate sõidukite ületähtsustamine -- see ei lahenda
- riigihangete alapakkumised, kuhu see viib, bussijuhid vananevad, ebareaalselt madalad palgad
- Rail Balticu kohalikud peatused võivad niigi hõreda asustusega edela-suuna raudteepeatuste läheduse veelgi ebatõhusamaks muuta.
- riigi bussiveofirma tegemine oleks pigem oht, kaugbussiliinide rolli mitte nägemine. Tipuaja nõudlus on rongis väga suur.
- Tegeletakse uute asjade katsetamisega, aga baasajad jäävad logisema – seega esmalt vaja baasteenus väga hästi toimima panna.
- ÜTRIS on vananenud süsteem ja võib hakata tõsisid probleeme tekitama

LISA 1. Poolstruktureeritud intervjuu küsimustik

Avatud vastustega küsimused

1. Kuidas Te hindate viimase 15 a ühistranspordi arenguid Eestis üle-eestilisel/regionaalsel tasemel?
2. Millised on olnud positiivsed ja millised negatiivsed muutused?
3. Kas positiivsed muutused on olnud süsteemsed, kes on olnud võtmetegijad?
4. Millist rolli näete riigi tasandil ühistranspordil arendamisel järgmise ca 15 aasta jooksul?
5. Kas ja millised muutused on vajalikud?
6. Kas ja millised taristu investeeringud on vajalikud?
7. Milliseid häid, teistes regioonides või Eestiga võrreldavate piirkondade häid praktikaid tasuks üle tuua Eestisse?
8. Milline riik või Eesti-suurune regioon võiks olla ühistranspordi arendamisel Eestile eeskujuks?
9. **Valikvastustega küsimustering:** Järgnevalt palun andke hinnang kui oluliseks peate järgmisi tegevusi/meetmeid ühistranspordi arendamisel Eestis (skaalal: Väga oluline-Oluline-Neutraalne/Ei oska öelda-Ebaoluline-Väga ebaoluline)
 - Maakonnaliinide ja rongiteenuse planeerimise ühte ametisse
 - raudteetaristu, reisirongi ja regionaalbusside opereerimise koondamine ühte riigi ettevõttesse, sh riigi bussipargi loomine (Austria Postbus),
 - Multimodaalne liinivõrk ja kvaliteetsed ümberistumissõlmed (Rootsi, Soome, Saksa)
 - Teenindustaseme normide väljatöötamine regioonidele (Soome)
 - 2-4 suurima regiooni toimepiirkonna (Tallinn, Tartu, Pärnu, Virumaa) integreeritud regionaalne ja - kohalik ühistranspordi korraldamine (Austria ja Šveitsi näitel)
 - Tõhusat ühistranspordisüsteemi toetav maakasutuse ja liikuvuse planeerimine - Regioonides liikuvuse ja maakasutuse planeerimise integreeritud asutus (Soome ELY keskused, HSL)
 - Üle-eestiline ühtne piletisüsteem kohalikul ja regionaalsel liikumisel (kõik kohalikud, maakonna ja rongiteenused) Šveitsi, Rootsi näide
 - Liinihangete *bonus-malus* süsteem (Austria, Põhja ÜTK)
 - Integreeritud ja sünkroniseeritud sõiduplaanid (ITF) taktipõhine rongi ja bussiliinide põhigraafik, mida sünkroniseeritakse muu ühistranspordiga
 - Rongi jt ühistranspordipeatuste integreerimine jalgrattateede võrguga ja rendirattad (Taani, Holland)
 - Jalgrataste vedu maakonna bussiliinidel
 - Nõudepõhised liinid ja teenused hõreasustusega piirkondades
 - Hooajalised turisimiliinid ja koostöö turismiettevõtetega (Austria suusabussid)
 - "Viimase kilomeetri" teenuste integreerimine
 - Teadlikkuse tõstmine, suuremate tööandjate ja tömbekohtade liikuvuskorraldus (*mobility management* Rootsi, Soome)
 - Uute lahenduste piloteerimine
 - Infosüsteemide arendamine - multimodaalsed lahendused, ümberistumiste kuvamine
10. Millised häid praktikad veel välja tooksite?
11. Mida on ühistranspordi edasiseks arenguks vajalik ära teha? Nimetage 3 olulisimat tegevust.
12. Milliseid ohte näete tuleva 15 a jooksul, mis ÜT arengut võib pärssida?