

Ühistranspordireformi liinivõrgu arendamise koosloomeprotsessi lõpparuanne

Ida- ja Lääne Virumaa, Ida- ja Lääne Harjumaa,
Raplamaa, Läänemaa ja Saaremaa regionaalsete
koosloomeprotsesside tulemuste kokkuvõte

28.11.2025

Kaidi Tamm
Lilian Yallop



Kaasamise ja koosloome tegevusi kaasrahastab Euroopa Liit Riigikantselei koosloome arengukiirendi raames.

Autorid: Kaidi Tamm ja Lilian Yallop SA Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskusest. Koosloomeprotsessi panustasid SEI Tallinna poolt projekti eri faasides ka Merlin Rehema, Mariel Luuk, Markus Moora ja Kaia Beilmann.

Tellijä esindajad: Hannes Luts, Juri Petruhhin ja Tiit Keppart Regionaal ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonnast.

Raporti viide: Tamm, K., Yallop, L. (2025). Ühistranspordireformi liinivõrgureformi koosloomeprotsessi lõpparuanne: Ida- ja Lääne Virumaa, Ida- ja Lääne Harjumaa, Raplamaa, Läänemaa ja Saaremaa regionaalsete koosloomeprotsesside tulemused. SEI Tallinn.

I Sissejuhatus	4
II Metodoloogia	5
III Tulemused	10
3.1. Üldised järeldused ja korduvad teemad	10
3.2. Regionaalsed tulemused	13
3.2.1. Ida-Harjumaa	13
3.2.2. Lääne-Harjumaa	17
3.2.3. Läänemaa	21
3.2.4. Raplamaa	24
3.2.5. Saaremaa	28
3.2.6. Ida-Virumaa	32
3.2.7. Lääne-Virumaa	35
IV Kokkuvõte	38
Kasutatud allikad	41

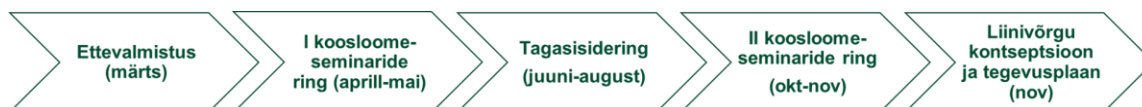
I Sissejuhatus

Rohepöörde, kliima- ja julgeolekukriisi kontekstis on selge, et languses ühistranspordi kasutus ei vasta riiklikele poliitikaeesmärkidele. Kehvema ühistranspordikorraldusega piirkondades on autokasutus sageli paratamatu vajadus, mis vähendab kriisivalmidust, süvendab regionaalset ebavõrdsust ja võib tõsta transpordivaesuse riski.¹ Ühistranspordireformi eesmärk on kujundada toimiv ja kogu Eestit kattev liikumisvõrgustik, mis toetab piirkondade arengut, parandab elukeskkonda ja tagab inimestele võrdsed liikumisvõimalused. Reformi keskmeks on ühistranspordi usaldusväärsuse, mugavuse ja kättesaadavuse tõstmine, et siduda maa- ja linnapiirkonnad ühtsemaks tervikuks ning pakkuda alternatiivi autokasutusele.

Ühistranspordireformi liinivõrgu koosloomeprotsessi projekt toimus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskuse ja regionaalsete huvigruppide koostöös 2025. aasta märtsist kuni novembri lõpuni. Fookus oli seitsme piirkonna liinivõrgu parendamisel, sh Saaremaa, Läänemaa, Lääne- ja Ida-Harjumaa, Raplamaa ning Ida- ning Lääne-Virumaa.

Projekti eesmärgiks oli teha kindlaks igale piirkonnale omased liikumisvajadused, kaardistada senised takistused ühistranspordi kasutusel, vajadus ja valmisolek nõudepõhise transpordi kasutamiseks ning saavutada laialdane konsensus lahenduste osas, mis vastavad kohalike kogukondade tegelikele liikumisvajadustele, tõstavad ühistranspordi kasutatavust ja aitavad vähendada transpordivaesuse riski. Koosloomemetoodika rakendamine aitas tagada, et liinivõrgu muudatuste kujundamisse oli laiapõhjaliselt kaasatud kohalike elanike ja asutuste, haavatavate rühmade, omavalitsuste, kogukonnaorganisatsioonide, transpordikorraldajate, ettevõtjate ja teiste kohalike huvirühmade esindajad oma erinevate vajaduste, kogemuste ja ootustega. Kokku osales koosloomeprotsessis 577 inimest. Projekti tulemus annab sisendi liinivõrgu arendamise kontseptsiooni ja regionaalse reformi tegevuskavade koostamiseks.

Igas piirkonnas toimus kaks koosloomeseminarit, seminaride vahepeal aga kirjalik tagasisidering, mille raames laiem kohalike elanike ring oli palutud oma arvamusi ja eelistusi jagama ning senistele järeltulele tagasisidet andma. Ülevaate koosloomeprotsessi faasidest annab joonis 1.



Joonis 1. Koosloomeprotsessi ajakava märtsist novembrini 2025. SEI Tallinn.

¹ Kährrik, A., Järve, J., Tamm, K., Rehema, M., Lahtvee, V., Gončarovs, K. (2024). Sotsiaalse Kliimafondi sihtühema ja neile sobivate meetmete kaardistamine Rahandusministeeriumile, Sihtasutus Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus, Eesti Rakendusuuringu Keskus CentAR, Tartu Ülikool.

Käesolev raport annab ülevaate projekti metoodikast ja tulemustest, tuues välja nii korduvad teemad ja järeldused kui regionaalsed probleemid, prioriteedid ja koosloomes valminud liinivõrgu muudatusettepanekud. Iga regiooni puhul valmis ka kaks vaheraportit, milles on detailsemalt kaardistatud ka need kitsaskohad, millele projekti jooksul lahendust ei leitud ning millega ministeerium ja teised osapooled edasi tegelevad.

Koosloomeprotsessi tegevusi kaasrahastas Euroopa Liit Riigikantselei koosloome arengukiirendi raames.

II Metodoloogia

Demokraatlikus ühiskonnas nõuab kvaliteetsete ja kestlike lahendusteni jõudmine õigeaegset ja piisavat huvirühmade kaasamist. Huvirühmade ebapiisava või pealiskaudse kaasamisega võib kaasneda huvi, toetuse ja usalduse puudumine või vähenemine, mis võib omakorda oluliselt vähendada töö kvaliteeti ja kasulikkust. Koosloome mõistmisel lähtume koosloomeredeli lähenemisest², mis eristab kaasamise erineva sügavusega vorme alates pealiskaudsematest kaasamisemetoditest – nagu teavitamine ja konsulteerimine – kuni sisukamateni, nagu kaasamine ja koosloome. Koosloome on kaasamise sügavaim vorm, kus osalejad panustavad vahetult protsesside kujundamisse alates probleemide kaardistamisest, sõnastusest ja prioritseerimisest kuni lahendusvariantide loomise ja hindamiseni.³

2025. aasta märtsist kuni novembri lõpuni väldanud koosloomprotsess hõlmas laias laastus viit faasi alates ettevalmistustest kuni kokkuvõtva raporti koostamiseni, mis sisaldab ettepanekuid liinivõrgu kontseptsiooni ja tegevusplaani jaoks (vt joonis 1). Kokku osales koosloomeprotsessis 577 inimest seitsmes regioonis.

Eesmärk oli läbi kahe koosloomeseminari kaasata igas piirkonnas sama kohalike huvirühmade esindajate grupp, et koos kaardistada probleemid ja töötada välja lahendused, saades vahepeal täiendusi ja tagasisidet laiemalt kohalike ringilt läbi avaliku konsultatsiooni. Täielikult läbiva kaasamise plaan ei toiminud, mõne regiooni puhul olid osalised kahel seminaril valdavalt samad (nt. Saaremaa, Ida-Harjumaa, Ida-Virumaa), samas kui mõne teise seminari puhul oli rohkem kui pool osalistest uued inimesed.

² Torfing, J., Sørensen, E., & Røiseland, A. (2019). Transforming the Public Sector Into an Arena for Co-Creation: Barriers, Drivers, Benefits, and Ways Forward. *Administration & Society*, 51(5), 795-825; Raisio, H., Puustinen, A., & Valtonen, V. (2022). Climbing the Ladder Toward Security: Co-Creating a Safer Finland. *International Journal of Mass Emergencies & Disasters*, 40(3), 219-222.

³ Fox, C., Jalonen, H., Baines, S., Bassi, A., Marsh, C., Moretti, V., Willoughby, M. (2019). Co-creation of public sector innovation – something old, something new, something borrowed, something tech. Co-creation of Service Innovation in Europe (CoSIE) project report. Turku University of Applied Science.

Ettevalmistusaeg: märtsis leppisime tellijaga kokku lõplikus metoodikas ja valimis, toimus individuaalsete ja grupitöö materjalide koostamine ning kutsete väljasaatmine koosloomeseminaride esimese ringi jaoks. Valimi koostamisel pidasime oluliseks sidusrühmade mitmekesisust kaasatust ja kutsusime osalema nii noorte, eakate, puuetega inimeste, ettevõtjate, KOVide, kultuuriasutuste ja koolide, kohalike külaseltside, aga ka ühistranspordikorraldajate ja teenusepakkujate esindajad.

Esimene koosloomeseminaride ring aprill-mai: selles etapis toimus praeguse ühistranspordivõrgu probleemide kaardistus, sidusgruppide vajaduste kaardistamine ja prioriteetide seadmine. Mai lõpus toimus esialgsete tulemuste analüüs ja esialgsete tulemuste kokkuvõtte koostamine iga piirkonna kohta. Tabel 1 toob välja esimese koosloomeseminaride ringi toimumispaigad, -ajad ja osalejad sidusgruppide kaupa.

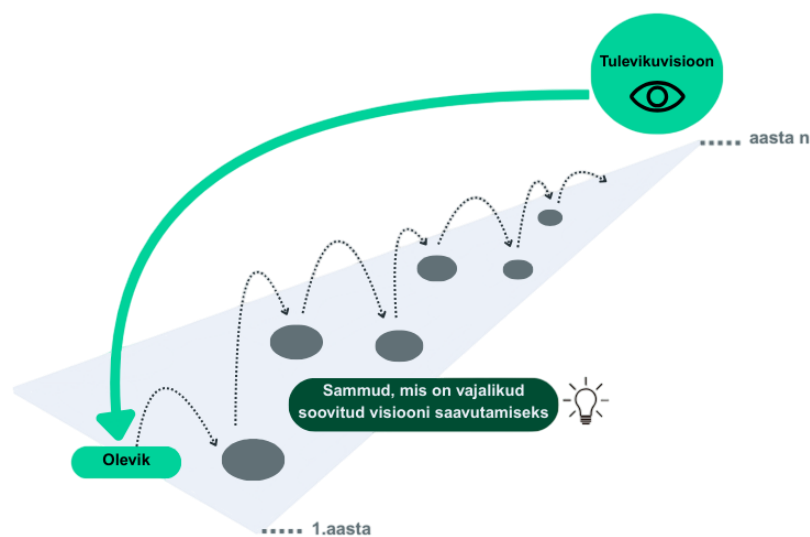
Tabel 1. Koosloomeseminaride I ringi toimumisinfo seitsmes regioonis.

Nr	Toimumispaik	Toimumis-aeg	Osalejad (sidusrühmade kaupa)
1	Rakvere riigimaja, Fr. R. Kreutzwaldi 5, Lääne-Virumaa seminar	11.04.2025	Uhtna raamatukogu (1), Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (ÜTK) (3), Ida-Virumaa ÜTK (1), Lepna raamatukogu (1), Ridaküla seltsimaja (1), Arkna külaselts (1), Rakvere vallavalitsus(1), Vinni vallavalitsus (1), Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit (1), Tapa vallavalitsus (2), MTÜ Vahva Vaeküla (1), MTÜ Lasila küla (1), Virumaa Teataja (1), Rakvere linnavalitsus (1)
2	Suur-Ameerika 1, ruumis Kirsipuu, Tallinn, Lääne-Harjumaa seminar	30.04.2025	Saku noortevolikogu (1), Lääne-Harju valla kogukonnakomisjon (1), Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit (ELIL) (1), Lääne-Harju valla kogukonnakomisjon (1), Harku vallavalitsus (1), Eesti Evangeelne Luterlik Kirik, Harju-Madise ja Paldiski kogudused (1), Põhja-Eesti ÜTK (1)
3	Kooli 2, Jõhvi vallavalitsus, Ida-Virumaa seminar	06.05.2025	Kohtla-Nõmme Kool (1), MTÜ Pühajõe Tegijate Selts (1), Narva linnavalitsus (1), Jõhvi põhikool (1), Toila vallavalitsus (1), Saka küla selts MTÜ (1), Sillamäe gümnaasium (1), Ida-Viru ÜTK (2), Jõhvi gümnaasium (1), Alutaguse vallavalitsus (1)
4	Rapla, Tallinna mnt 14, Raplamaa seminar	08.05.2025	Kohila vallavalitsus (1), Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (1), Märjamaa vallavalitsus (2), Rae Ettevõtete Liit MTÜ (1), MTÜ Rapla Valla Külade Ühendus (2), Rapla vallavalitsus (3), Kohila vallavolikogu (1), Kaiu Kool/ Rapla vallavolikogu liige (1)

5	Suur-Ameerika 1, Tallinn, Ida-Harjumaa seminar	19.05.2025	Viimsi noortevolikogu (1), MTÜ Vaidasoo Külaselts (1), Rae Valla Alevike ja Külavanemate Selts (1), Rae Ettevõtete Liit MTÜ (1), Eesti Üliõpilasesinduste Liit (1), Randvere Küla (2), Kose noortevolikogu (1), Valgejõe küla, MTÜ Valgejõe Mälutalu (1), Jõelähtme vallavalitsus (1), Kuusalu Ettevõtete Liit (1), Rae vallavalitsus (2), Ardu Kool (1)
6	Posti 3, Haapsalu, Läänemaa seminar	21.05.2025	Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit (1), T&T transport (1), GoBus (1), Haapsalu linnavalitsus (1), Tallinna tehnikakõrgkool (1), Põhja-Eesti ÜTK (2), Lääne-Nigula vallavalitsus (1), Linnamäe kogukond (1), Palivere kogukond (1), Aruküla kogukond (1), SA Läänemaa (1)
7	Kuressaare, Pargi 12, Saaremaa seminar	22.05.2025	GoBus (3), Saaremaa vald (2), Saaremaa Puuetega Inimeste Koda (SPIK) (1), Mõtsküla Küla Selts (1), Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit (1), Saaremaa vallavalitsus (3), Saaremaa Gümnaasium (1)

Esimese koosloomeseminari eesmärgiks oli kaardistada regionaalselt erinevate osapoolte vajadused, tajutud probleemid ja koguda ka ettepanekuid olukorra parandamiseks. Probleemide kaardistamiseks ja soovitud tulevikuseisundi ning selleni jõudmiseks vajalike muudatuste mõtestamiseks kasutasime tagasivaatavat stsenaariumimeetodit (backcasting), vt joonis 2.

Kasutasime info kogumiseks individuaalseid töölehti konkreetsemate vajaduste ja probleemide kaardistamist ning grupitööd, mis aitasid erinevad vajadused koos läbi arutada ja jõuda ühise nägemuseni soovitud muudatustest. Grupitöö tulemusel valmis ka regionaalne prioriteetsete tegevuste nimekiri.



Joonis 2. Tagasivaatava stsenaariumimeetodi (backcasting) ülevaade. SEI Tallinn.

Kohalike elanike täpsemate vajaduste kaardistamisel kasutasime personaalset meetodit (*persona method*), kasutades erinevas eluetapis, eri leibkonna ja elukohatüübiga erinevate vajadustega näidisisikute olukordi arutelu seemnena.

Seminarid salvestati osaliste nõusolekul, et aruteludest midagi olulist kaduma ei läheks. Salvestused kustutati pärast projekti lõppu. Seminaridele järgnes esialgsete tulemuste analüüs, iga regiooni tulemused said kirja regionaalsesse kokkuvõttesse, mida jagasime seminari osalistega täienduste tegemiseks ja edasise tagasiside saamiseks.

Avalik konsultatsioon täiendava sisendi kogumiseks ja esialgsete tulemuste valideerimiseks toimus 11. juunist kuni 11. juulini. I koosloomeseminaride kokkuvõtete põhjal koostas SEI Tallinn regionaalsed onlineküsimustikud, et avaliku konsultatsiooni kaudu koguda laiemalt kohalike elanike arvamusi ja valideerida esialgseid tulemusi. Osalemise üleskutse tegi Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi avalike suhete osakond pressiteates⁴ ja otsepöördumises KOVide poole palvega aidata infot kohalike seas levitada. Kokku osales avalikus konsultatsioonis 433 vastajat. Konsultatsioonile järgnes augustis ja septembris tulemuste analüüs ja täiendavate ettepanekute lisamine vaheraportisse, mis saadeti enne teise koosloomeseminarialgust ka osalistele tutvumiseks ja täiendamiseks.

Esimese koosloomeseminarialgust ja avaliku konsultatsiooni täienduste alusel töötas ministeerium koos kohalike ühistranspordikeskuste (ÜTK) või kohalike omavalitsuste (KOVid) esindajatega välja täiendatud regionaalsed liinivõrgu muudatusettepanekud.

⁴ Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Ministeerium kutsub andma tagasisidet ühistranspordivõrgu arendamisettepanekutele, 11.06.2025: <https://agri.ee/uudised/ministeerium-kutsub-andma-tagasisidet-uhistranspordivorgu-arendamisettepanekutele>

II koosloomeseminaride ring oktoober-november: teise koosloomeseminaride ringi eesmärgiks oli saada tagasisidet ja täiendusi ministeeriumi poolt senise sisendi põhjal koostatud liinivõrgu muudatusettepanekute esialgsele versioonile. Osalejad olid paljudes regioonides samad kui I ringis, kuid kuna registreerumishuvi oli esimese seminaride ringiga võrreldes väiksem, kutsusime ka uusi esindajaid.

Tabel 2. Koosloomeseminaride II ringi toimumisinfo seitsmes regioonis.

Nr	Toimumispaik	Toimumis-aeg	Osalejad (sidusrühmade kaupa)
1	Kooli 2, Jõhvi, Ida-Virumaa seminar	06.10.2025	Kohtla-Järve linnavalitsus (1), Jõhvi Põhikool (1), Alutaguse vallavalitsus (1), Ida-Viru Ühistranspordikeskus (ÜTK) (2), Jõhvi Gümnaasium (1), Pühajõe Tegijate Selts (1), Toila Vald (1)
2	Tallinna 6, Kuressaare, Saaremaa seminar	08.10.2025	Taltech Kuressaare Kolledž (1), Saaremaa vald (1), Saaremaa vallavalitsus (1), Saaremaa Puuetega Inimeste Koda (2), Saaremaa Gümnaasium (1), GoBus (2), Saaremaa Liikumispuudega Inimeste Selts (1), Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit (ELIL) (1)
3	Tallinna mnt 14, Rapla, Raplamaa seminar	22.10.2025	Rapla Maakonna Puuetega Inimeste Koda (1), Põhja-Eesti ÜTK (2), Rapla valla külade ühendus (1), Kohila vallavolikogu (2)
4	Suur-Ameerika 1, Tallinn, Lääne-Harjumaa seminar	24.10.2025	Põhja-Eesti ÜTK (2), Lääne-Harju kogukond (2), Regionaal ja Põllumajandusministeerium strateegia ja finantsosakond (1), Laulasmaa selts (1)
5	Lai 7, Rakvere, Lääne-Virumaa seminar	28.10.2025	Lepna raamatukogu (1), Tapa vallavalitsus (1), Immastu hooldekodu (1), Põhja-Eesti ÜTK (1), ettevõtjate esindaja (1)
6	Suur-Ameerika 1, Tallinn; Ida-Harjumaa seminar	31.11.2025	Põhja-Eesti ÜTK (2), Ardu kool (1), Randvere külaselts (2), Via 3L OÜ / MTÜ Rae Ettevõtjate Liit (RAEEL) (1), Rae vald (2), Rae valla eakate nõukogu (1), Valgejõe Mälutalu MTÜ (1)
7	Posti 3, Haapsalu, Läänemaa seminar	11.11.2025	Põhja-Eesti ÜTK (2), Taebbla selts MTÜ (1), Lääne-Nigula vallavalitsus (3), Haapsalu Viigi Kool (1), Oru kool (1), Läänemaa Ühisgümnaasium (1), Asuküla raamatukogu (1), Asuküla selts (1), Vormsi pensionär (1), Diby külaselts (1).

Teise koosloomeseminariga käigus vaatasime koos üle avaliku konsultatsiooni tulemused ja arutasime varasematest aruteludest ja valitud prioriteetidest välja kasvanud konkreetsete ettepanekute üle, sh teenustasemetega, liinivõrgu muudatuste ja ühtse piletisüsteemiga seonduva üle.

III Tulemused

Tulemuste kokkuvõte on toodud kahes alapeatükis: kõigepealt kirjeldame lahti üldised järeldused ja regiooniti korduvad teemad ning seejärel läheme edasi piirkondlike probleemide, prioriteetide ja projekti tulemusel valminud liinivõrgu ettepanekutega. Käesolevas raportis kirjeldatakse nii korduvaid kui regionaalseid probleeme ja prioriteetseid lahendusi kokkuvõtlikult. Iga regiooni puhul kaardistati vaheraportites detailsemalt ka spetsiifilisi probleeme, mille lahendamiseks ministeerium ja teised osapooled edasi tegelevad.

3.1. Üldised järeldused ja korduvad teemad

Koosloomeprotsess näitas, et hoolimata piirkondlikest eripäradest korduvad seitsmes regioonis sarnased mured ja ootused. Inimesed soovivad eelkõige ühistransporti, mis oleks usaldusväärne, sõidaks piisavalt tihti ja elurütmiga kooskõlas, võimaldades jõuda tööle, kooli, arsti juurde, huviringidesse, teatrisse-kontserdile ja kirikusse ning tagasi ka õhtuti ning nädalavahetusel. Praeguse liinivõrgu peamiste murekohtadena kirjeldati ebaregulaarseid graafikuid, rongi- ja kaugbussiliinide vähest seotust kohalike liinidega ning kohati raskesti mõistetavat liikumisloogikat, mis ei toetu alati tegelikele liikumisvajadustele.

Üheks keskseks järelduseks oli vajadus ühtse ja läbipaistva **teenustasemete süsteemi** järele, mis looks selge aluse kogu Eesti ühistranspordivõrgu korraldamiseks. Projekti käigus arutati ja täpsustati teenustasemete norme, mille väljatöötamisel lähtuti piirkondade tegelikest liikumisvajadustest, asulate suurusest ja nende seotusest tömbekeskustega, et määratleda igale paikkonnale sobiv minimaalne sagedus ja tööaeg. Tulemuseks kujunes süsteemne raamistik, mis aitab hinnata teenuse kättesaadavust, seada piirkondlikke eesmärke ja tagada võrreldavaid tingimusi üle Eesti. Teenustasemete ettepanek (vt joonis 3) on jaotatud viide kategooriasse: A+ (20-30 min taktiga liikuvad linnalähiliinid), A (1 tunnise intervalliga liinid), B (2 tunnise intervalliga liinid), C (4 tunnise intervalliga liinid) ja D (baasühendus). Arutleti selle üle, mida baasühendus eri piirkondades tähendama peaks. Aruteludest tuli välja, et baasühendus peab katma igapäevase liikumisvajaduse: võimaldama jõuda hommikul piirkondlikku keskusesse ja õhtul tagasi, teha pikemaid teenusekäike (nt eriarst, riigiasutused) ning tagama ühenduse üleriigilise võrguga, sh Tallinnaga. Samas tõstati küsimus, millise asustustiheduse või muude näitajate puhul peab baasühendus olema tagatud. Peeti vajalikuks arvestada lisaks tihedusele ka tegelike liikumismustreid, vanuselist koosseisu ja hooajalist elanikkonda.

A+ ehk linnalähiliinid - 20-30 min / tippajal 10-15 min

A - 1 tund / tippajal lisaväljumised

B - 2 tundi / tippajal lisaväljumised

C - 4 tundi / tippajal lisaväljumised

D - Baasühendus

Joonis 3. Teenustasemete üldine ettepanek, mis regiooniti võib pisut varieeruda. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Teenustasemete normid on loodud nii kasutajatele kui planeerijatele ühiseks tööriistaks, mis aitab liikumisi paremini planeerida ning pakub stabiilsust ja selgust teenuse kättesaadavuse osas. Normides on plaanis kokku leppida ning need avaldada 2026. aastal.

Pea kõigis regioonides rõhutati **peatuste ja liikumisteede ligipääsetavuse ja turvalisuse olulisust**, et soodustada ühistranspordi kasutust. Aruteludes jõuti üksmeelele, et ligipääsetavus ei ole „lisaelement“, vaid eeldus, et ühistransport saaks päriselt olla kõigile kasutatav. Suur ja järjepidevalt esile kerkinud teema on peatuste ja busside ligipääsetavus erinevate vajadustega inimeste jaoks ning peatuste turvalisus – näiteks tee ületamine peatusesse jõudmiseks või lumevallide olemasolul ohutu teekond peatusesse ja koju. Samuti tõsteti esile kasutusmugavuse probleeme, kuna peatused on sageli vananenud, halvasti valgustatud, ilma katuse või istumisvõimaluseta, ohtlikult paigutatud või raskesti ligipääsetavad, eriti laste, eakate ja liikumispuudega inimeste jaoks. Korduvalt rõhutati vajadust peatuste võrku uuendada ja vaadata üle peatuste nõuded (rõhuga nõuete lihtsustamisel väiksematel teedel). Üldine oli ka **segadus nõudepeatustega** – inimesed ei tea, kuidas süsteem toimib, bussijuhid kardavad vastutust ning kõigil puudub kindlus, kus on ohutu peatuda. Mõnes kohas, kus peatust pole, lasevad bussid inimesed tee ääres maha, kuid see pole ohutu ega ametlikult lubatud. **Seminaridel said kohalikud tagasisidet, kellega peatustega seotud probleemide korral ühendust võtta.** Peatused jäävad kas KOVi või Transpordiameti haldusalasse, viivad parandusi ellu nemad, samas kui olukorda kaardistab ja ettepanekuid esitab ühistranspordikeskus või KOV. Riigi roll on toetada parandusi finantsilisel ja õiguslikul tasandil. Transpordiametil on nt säästva liikuvuse meede (CO2 vahendid). Poliitikasoovituseks on ka KOVidele sarnase ühistranspordi jm säästva liikuvuse taristu toetusmeetme sisseseadmine.

Prioriteedina tõusis esile ka vajadus ühtse piletisüsteemi loomise järele, et tagada inimestele mugavam tervikteekonna planeerimine ja soodustada seeläbi ühistranspordi kasutust. Lahenduse väljatöötamisel lähtus ministeerium põhimõttest,

et reisijat ei tohi karistada kõrgema piletihinnaga, kui ta teekonnal eri transpordiliike kombineerib. Eesmärk on rakendada ühtne piletisüsteem 2026. aastal Tallinnas ja Harjumaal ning 2027. aastal üle Eesti. Ühtne pilet saab kehtima kõigil piirkonna regionaalsetel liinidel vedajast sõltumata, selle hind on tsooni- ja kehtivusaja põhine, ümberistumine on piiramatult lubatud, pakutakse nii perioodi- kui üksikpileteid, piletitulu jagatakse osapoolte vahel valideerimiste alusel ja piletikandjad saavad olema ühiskaart, pangakaart ja QR-kood (mobiilirakenduses, paberpiletil). Osalised olid lahendusega rahul.

Neljandaks läbivaks teemaks oli **liinivõrgu parem planeerimine, mh seoses sissekirjutuse ja andmekvaliteedi probleemidega**. Osalejad rõhutasid, et ühistranspordisüsteem vajab paremat rütmi – regulaarseid, loogiliselt ajastatud väljumisi, mis toetavad nii majanduslikku aktiivsust kui laste ja eakate igapäevast liikumist, mh vabaajaliikumisi. Vajalikuks peeti paremat koostööd rongi- ja bussiliikluse vahel, realistlikke ümberistumisaegu ning selgemat infot tervikteekonna kohta.

Seminaril arutelu aluseks kasutatud kaardi koostamisel kasutati 2021. aasta rahvaloenduse andmed, mis on aluseks ühiskondlike planeeringute ja arengukavade, sh regionaalarengu kava koostamisel.⁵ Lisaks võeti liinivõrgu kujundamise aluseks keskuste ja avalike teenuste asukohad, keskustest eemal asetsevate töökohtade koondumispaikade korral ka nende asukohad. Kasutatud kaardiga seoses tuli enam kui pooltel seminaridest üles ka **vajadus täiendavate uuringute järele**, et selgitada välja inimeste tegelik liikumisvajadus. Rõhutati, et liinivõrgu planeerimisel on oluline arvestada ka hooajalisust ning pendelrände mustreid. Inimesed elavad tihti ühes, ent on registreeritud teises omavalitsuses, mistõttu mõjutab nõudlust suvine ja hooajaline asustus (kaks kodu). See moonutab statistikat, vähendab KOVide tulubaasi ja teeb liinivõrgu planeerimise keerulisemaks. **Mitmel pool nähti lahendusena andmeallikate (rahvastikuregister, mobiilpositsioneerimine, kasutusandmed) kombineerimist ning arutati ka võimalust lubada kahes piirkonnas sissekirjutust, mis tagaks andmed ja sissetuleku mõlemale KOVile.**

Korduvaks teemaks ja murekohaks kujunes ka **rollijaotus ja koostöö** riigi, KOVide, ÜTK-de ja vedajate vahel. Rõhutati, et ühistransporti mõjutab tugevalt ka omavalitsuste omavaheline koostöö, mis on praegu ebaühtlane. Olukorda ei hõlbusta ka see, et kohati on linnade ja valdade piirid ebaselged ja vajaksid reformimist. Igal seminaril arutleti selle üle, kelle pädevuses peaks olema liinide korraldamine – riigi või kohalike omavalitsuste – ja kuidas koostööd parandada. Toodi välja, et riigi haldusalasse minek võiks vähendada dubleerimist, kuid see tekitaks samas KOVides muret otsustusõiguse vähenemise pärast. ÜTK-del nähakse võtmerolli piirkondliku planeerijana, kuid ressursside nappus piirab nende tegutsemisvõimet. Koostöö parandamisel **peeti väga oluliseks ministrieriumi initsiatiivi selgema rollijaotuse loomisel, samuti rõhutati**

⁵ Eesti rahvastikutiheduse 1 km × 1 km ruutkaart. Maa- ja Ruumiameti Geoportaal. Metaportaali kirje ID 21615a0b-0bbc-4d9d-a0b8-cf57bf2f4e30. Saadaval aadressil: <https://metadata.geoportaal.ee/geonetwork/inspire/api/records/21615a0b-0bbc-4d9d-a0b8-cf57bf2f4e30>

poliitilisest tsüklis sõltumatuma pika vaate olulisust. Lisaks rõhutati vajadust püsivate koostööformaate, nt regulaarsete ümarlaudade järele, millesse oleksid kaasatud nii kohalikud elanikud, omavalitsused, transpordikorraldajad kui eksperdid, mis aitaks tõsta kõigi osapoolte teadlikkust ja tõsta probleemide lahendamise efektiivsust.

Kõigis regioonides peeti oluliseks **paindlikkust ja nõudepõhise transpordi rolli**. Eriti hajaasustusega aladel leiti, et regulaarliin ei pruugi olla majanduslikult põhjendatud, kuid liikumisvajadus on sellegipoolest olemas, mistõttu nõudepõhisust nähti hea alternatiivina. Nõudepõhise teenuse edukaks toimimiseks on vajalik lihtne ja usaldusväärne tellimissüsteem (sh telefonivõimalus, mitte ainult digilahendus), piisav reageerimiskiirus ja selge info – vastasel juhul on risk, et inimesed teenust ei kasuta, kuigi see on formaalselt olemas (mh kehva levi või digioskuste puuduse tõttu). Ettepanekud iga piirkonna nõudepõhise transpordilahenduse kohta leiab regionaalsete tulemuste alapeatükkidest.

Läbiv mure oli ka **infopuudus ja kehv kommunikatsioon**. Sageli ei teata uutest liinidest, ajutistest muudatustest ega sellest, kuhu oma muredega info saamiseks pöörduda. Toodi näiteid liinidest, mis suleti enne, kui kogukond oli jõudnud uue võimalusega kohandada. Ühiselt leiti, et vajalik on ühtne ja kasutajasõbralik infokanal (veeb, rakendus ja telefoniliin), kus on koos kõik liinid, nõudepeatused, muudatused ning tagasisidevõimalus, samuti ka info kättesaadavus peatustes ja nt piirkonnalehtedes nende jaoks, kes digilahendusi ei kasuta.

3.2. Regionaalsed tulemused

Järgnevates alapeatükkides on toodud välja regionaalsete koosloomeprotsesside tulemused, sh kahes esimeses etapis läbi arutatud ja hinnatud olulisemad prioriteedid ja viimasel seminaril veelkord läbi arutatud ja täiustatud liinivõrgu kaart koos nõudetranspordi infoga.

3.2.1. Ida-Harjumaa

Ida-Harjumaa koosloomeprotsessis osales kokku 65 inimest. Leiti, et Ida-Harju ja naabermaakondade vahelised ühendused vajavad olulist parandamist, eriti Rapla-Kose, Kohila-Kose ja Paide-Kose suunal, kus liiklus on praegu hõre ja tihti sunnitud läbi Tallinna. Nähti vajadust otseühenduste järele, sh võimaliku Kose-Paide liini loomist, mis vähendaks ebamõistlikku ringiga sõitmist. Toodi välja puudulikud ühendused Viimsist Mustakivile ja Jüri-Kurna lühike, kuid ebamõistlikult Tallinna kaudu kulgev lõik. Murekohtadena tõsteti esile Ardu ning Aruküla-Jüri piirkonna nõrku ühendusi ja vajadust peatuste järele väiksemates asulates. Samuti peeti oluliseks Tallinna ümbruse valdasid ühendavat ringtee-liini, mis võimaldaks liikuda valdade vahel ilma linna läbimata. Ettepaneku õnnestumine eeldab piisavat sõidutihedust ja hästi toimivaid ümberistumisi. Kolmanda teemana käsitleti Tallinn-Tartu suuna paremat teenindamist vana maantee

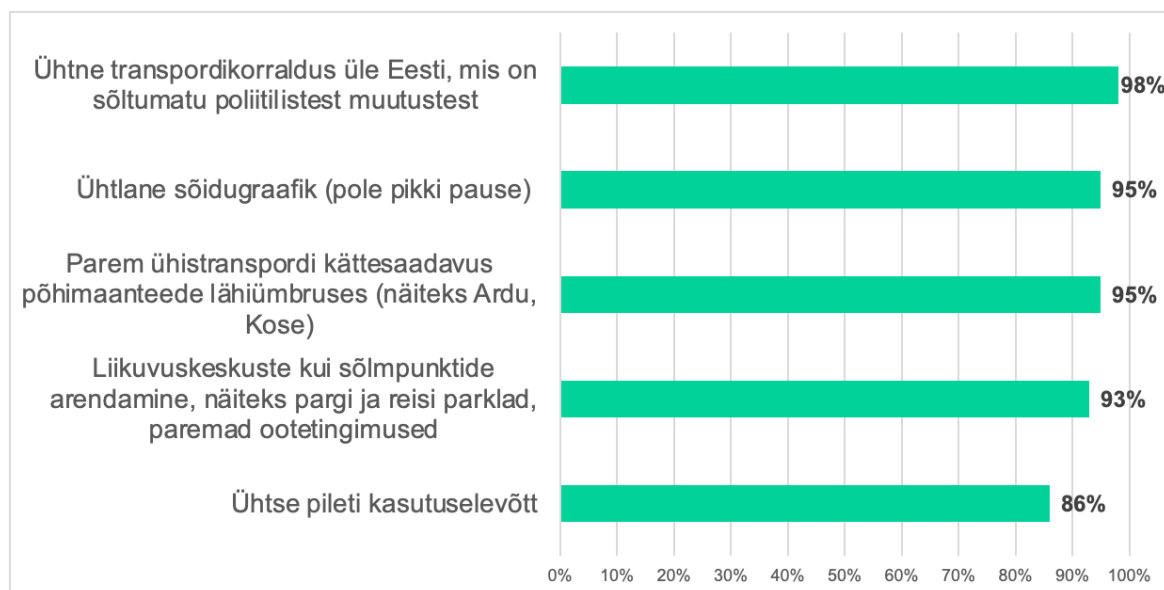
kaudu, kuna uue trassi valmimine on vähendanud sealsete asulate, sh Ardu ja Paide, ühendusvõimalusi. Tihedamaid ühendusi, lisapeatusi ja paremat koostoimet sooviti ka rongi- ja bussigraafikute vahel, et tagada loogilisem ja sujuvam liikumine nii Paide kui Tartu suunal.

Seminaril lepiti kokku, mis on kohaliku hästi toimiva ühistranspordisüsteemi eelduseks ja konsensusliku toetuse said üksteist teemat. Järgmisel etapil, avaliku konsultatsiooni käigus, hindasid vastajad neid põhimõtteid. Üle 90% toetuse said vajadus mugavalt tervikteekonda planeerida (98%), vajadus taktipõhiste (ehk stabiilse graafikuga) väljumiste ja kiirema liinivõrgu järele (98%), vajadus ühise piletisüsteemi järele (98%), vajadus sõidugraafikute parema sünkroniseerimise järele (95%), iseseisva liikumise soodustamine kodu ja huviringide vahel (95%) ja ühtne transpordikorraldus teenusepakkujate vahel (93%). Veidi madalama, kuid siiski väga tugeva toetuse said funktsionaalsemad ja kiiremad liinid (88%), ligipääsetavad ja kodulähedased peatused (83%), nõudepeatuste võimalus (79%) ning toetusmeetmed ühistranspordi taskukohasemaks tegemiseks (76%). Kõige nõrgema toetuse (69%) sai spetsiifilisemate ühenduste ja liinide parandamine (nt Tallinna Ülemiste terminaliga; otseühendused piirkonna keskuste vahel, Lagedilt väljuvate busside parem ajastatus topeltväljumiste vältimiseks; parem ühenduvus Vaskjala piirkonnaga).

I seminaril kaardistati konkreetsed tegevused, mida oleks vaja teha selleks, et ühistransport Ida-Harjumaal soovitud viisil toimima hakkaks ja avalikul konsultatsioonil palusime inimestel hinnata iga tegevuse olulisust, et mõista, mil määral need ettepanekud laiemalt toetust leiavad. Kõige olulisemaks peeti regulaarsemaid, kiiremaid ja paremaid otseühendusi pakkuvaid liine (98%). Samuti ühtse pileti kasutuselevõttu koos toetusmeetmetega, et muuta ühistransporti maapiirkondades taskukohasemaks. (95%) Väga oluliseks hinnati ka Harjumaa ulatuses liikumisvajaduste kaardistamist (95%) ning nõudepõhiste sõitude pakkumist piirkondades, kus liiniliiklus on hõre (93%). Kõrge toetuse said veel ühtse maakonnaülese transpordikorralduse loomine ja erinevate teenusepakkujate koostöö parandamine (93%) ning ühistranspordikasutajate võrdne kohtlemine sõltumata elukohast (93%). Samuti said 88% toetuse pargi-ja-reisi süsteemi laiendamine väljaspool Tallinna (sh turvaliste rattaparklate tagamine; soodustuste loomine süsteemi kasutajaile) ja kasutajasõbralike digilahenduste arendamine (nt ühistranspordi veebirakendus, tehisintellekti kasutamine liinide optimeerimisel ning tarkvara nõudepeatuste haldamiseks). 71% toetuse said laste lubamine bussi koos tõuke- või jalgrattaga ja teenustaseme normide kehtestamine. Kõige nõrgema toetuse said innovaatilised lahendused (nt sõidujagamine, isesõitvad bussid) (62%) ning elektriliste sõidukite laialdasem kasutus suvisel ajal (48%).

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid, mida kohalikud Ida-Harjumaa ühistranspordi toimimise parandamisel kõige olulisemaks pidasid. Joonisel 4 on esitatud ülevaade viiest prioriteedist: poliitilistest muudatustest sõltumatu ühtne transpordikorralduse üle Eesti, pikkade pausideta ühtlane sõidugraafik, parem ühistranspordi kättesaadavus põhimaanteedel lähiehitistes (nt Ardu, Kose), liikuvuskeskuste kui sõlmpunktide

arendamine, nt pargi-ja-reisi parklad, paremad ootetingimused ja ühtse pileti kasutuselevõtt.

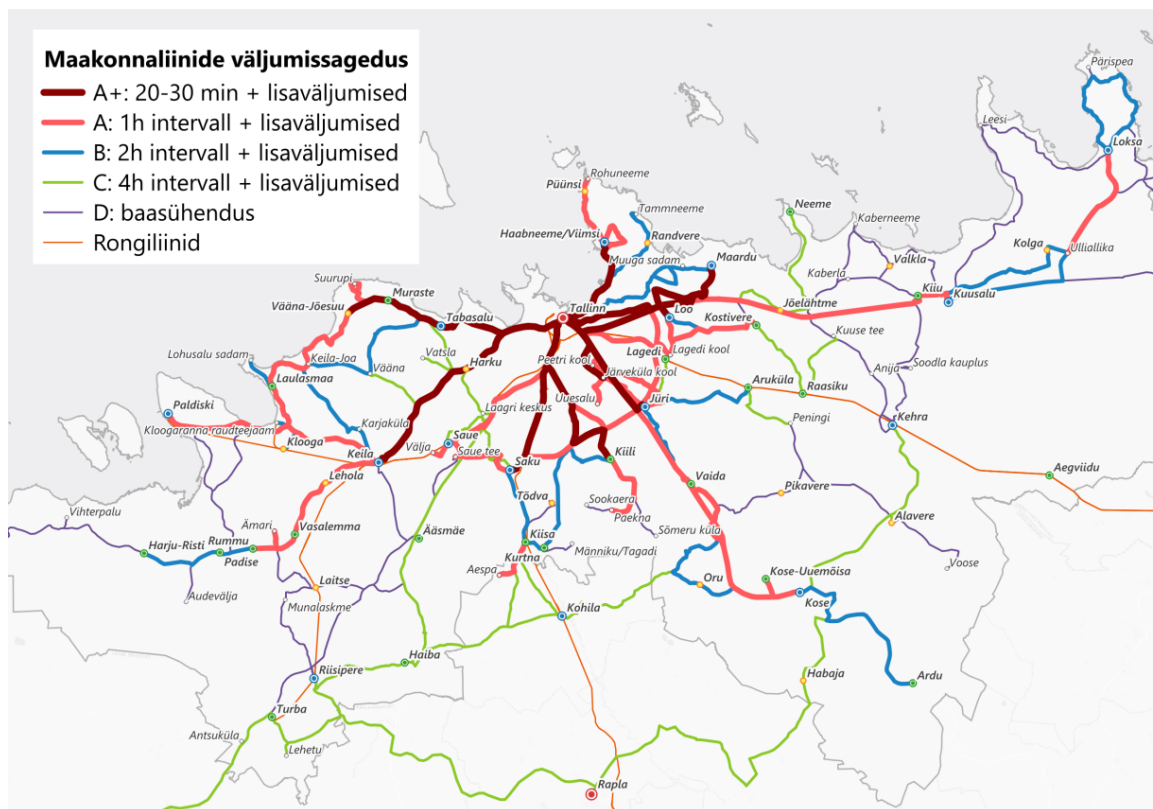


Joonis 4. Ida-Harju ühistranspordi parandamise prioriteetid. SEI Tallinn.

II koosloomeseminaril rõhutati täiendavalt, et liinid peavad olema lühikesed ja otstarbekad, vastasel juhul tööle sõitjad neid ei kasuta. Eelistatakse kiireid otseühendusi, eriti Tallinna suunal, mis võiksid tõsta reisijate arvu. Kriitikat said ka liinide kattuvus ja ressursikasutus, näiteks sarnasel marsruudil sõitvad 8A ja 34, mille ühildamisel oleks võimalik süsteemi tõhustada ilma lisarahata, kui KOVid ja riik teeksid tihedamat koostööd. Rõhutati ka vajadust tihendada rongigraafikuid Lagedi ja Kehra suundadel. Viimisi siseliinide hiljutised muudatused tõid esile vastakaid reaktsioone: kuigi eesmärk oli teenuse paranemine, pikenes mõne liini (nt ringliin) sõiduaeg ning osa piirkondi, sh Pärnamäe, tundis end teenusest kõrvalejätuna.

Arutleti ka koostöövõimaluste üle ettevõtjatega. Leiti, et tööliistransport avaliku ühistranspordivõrgu baasil ei oleks probleem, sest kogumisringid üksnes peamiste ankurpeatuste baasil on juba täna tavapärane praktika – töötajad kasutavad praegugi sinna jõudmiseks avalikku ühistransporti. Ühe osalenud ettevõtte näitel kogutakse töötajaid kokku kümnest peatusest üle Tallinna. See lihtsustab koostööd, kuna töötajatel on välja kujunenud harjumus ise vastavatesse peatustesse liikuda. Soovitati tähelepanu pöörata ühendustele Rae-Jüri-Loo-Lagedi suunal ning samuti liinidele Magistralist Koplisse ja Mustakivist Balti jaama, et tagada sujuv ligipääs töökohtadele. Oluliseks lähtetsooniks toodi ka Lasnamäe. Kõige kriitilisemaks ajavahemikuks peeti hommikust tipptundi ajavahemikul 6-8. Kuigi nii ÜTK kui ka ettevõtted on valmis koostööks, rõhutati, et lahendus ei tohiks tekitada ettevõtjatele lisanduvat maksukoormust.

Joonisel 5 on esitatud liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminaril ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ning mida täiendati II koosloomeseminaril arutelude tulemusel.



Joonis 5. Koosloomeprotsessi tulemusel valminud teenustasemeid järgiv liinivõrgu nägemus Harjumaal. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Võrgustiku taktisõlmedeks on Keila, Kehra, Kose, Riisipere ja Loksa, kuhu liinid üheks kellaajaks koonduvad, et võimaldada ümberistumisi nii avalikele kui kommertsliinidele. Kaardil ei ole näidatud kõiki maakonnapiire ületavaid liine.

Arutus oli küsimusi asustustiheduse klassifikatsiooni kohta: näiteks juhti tähelepanu, et Randvere, mis on Viimsi poolsaare suurim küla ligi 2200 elanikuga ja mida ümbritseb tihe asustus, on kaardil paigutatud madalamasse teenusklassi (B-klassi). Osalejad tõid esile, et ainult elanike arvul põhinev kaart ei näita, kuhu inimesed tegelikult liiguvad: Lääne-Viimsis elab rohkem inimesi ning seal asub ka suurem osa teenustest ja koolidest, mistõttu ühistranspordi kasutus on kõrgem. Idarannikul elab küll üle 5000 inimese, kuid teenuseid on vähem ja liikumismustrid on teistsugused. Sellest tulenevalt tuvastati koostöövajadus Tallinna linnaga, et koos planeerida maakonnaliini nr 115 ning linnaliinide 8 ja 38 tööd. Piirkonnale on üldiselt omane suhteliselt madal reisijate arv ühistranspordis, mistõttu on küsitav, kas nt liini 115 tihendamine oleks kuluefektiivne. Küll aga võiks väiksema kuluga suurendada ühenduste arvu, kui Tallinna linnaga koostööd teha. Planeeritav Tallinna-Harju ühtne piletisüsteem loob head eeldused sünergia tekkeks piirkonna liinide vahel. Sobiv lahendus vajab väljatöötamist, mistõttu see joonisel 5 veel ei kajastu.

Mitmes piirkonnas toodi välja nõrku või puuduvaid ühendusi: Lagedi vajab bussiliine, mis sõidaksid asulasse sisse; Viimsi-Lasnamäe suund on sisuliselt katmata või on liin liiga pikk, et seda kasutataks; Haabneeme piirkonnas soovitati kaaluda 49. liini alustamist sealt (vajab koostööd Tallinna linnaga); Keila-Saku suund, kus on palju töökohti, on nõrk ja vajab paremaid lahendusi (lahenduseks on rongi ja bussi kombineerimise lihtsustamine ühtse piletisüsteemiga); samas on Kose-Vaida-Jüri ühendused paranenud tänu uuele liinile.

Joonisel 6 on kujutatud nõudepõhiste teenuspiirkondade ja etteveosõlmede ettepanek.



Joonis 6 Nõudepõhiste teenuspiirkondade ja etteveosõlmede ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Valgejõe ümbruse olemasolev ühistransport ei ole töölesõiduks piisavalt mugav. Tagasisides leiti, et lahendus ei pea olema nõudepõhine, piisaks ka korralikust bussipeatusest maanteel, et oleks võimalik peale minna ka kommertsliinidele, mitte ainult maakonnaliinidele.

Esitatud probleemkohad, millele ei leitud kiiret lahendust praeguse koosloomeprotsessi käigus, edastatakse vastutavale osapoolle lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

3.2.2. Lääne-Harjumaa

Lääne-Harjumaa koosloomeprotsessis osales kokku 131 inimest. Osalejate hinnangul peab Lääne-Harjumaa ühistransport olema tulevikus üldiselt paremini korraldatud, tõhusam ja suuremas kooskõlas kohalike liikumisvajadustega. Ühe peamise murekohana toodi välja ühistranspordi vähest paindlikkust ning liinide ja graafikute

mittevastavust elanike reaalsetele liikumisvajadustele. Näiteks Harju-Madise piirkonnas leiti, et nädalavahetusel pole ühistransporti praktiliselt üldse, samas kui Saku ümbruses on probleemiks busside ületäituvus enne ja pärast tööpäeva ning rongidega kattuvad väljumisajad, mis põhjustavad ühistranspordiga liikujatele ebamugavusi.

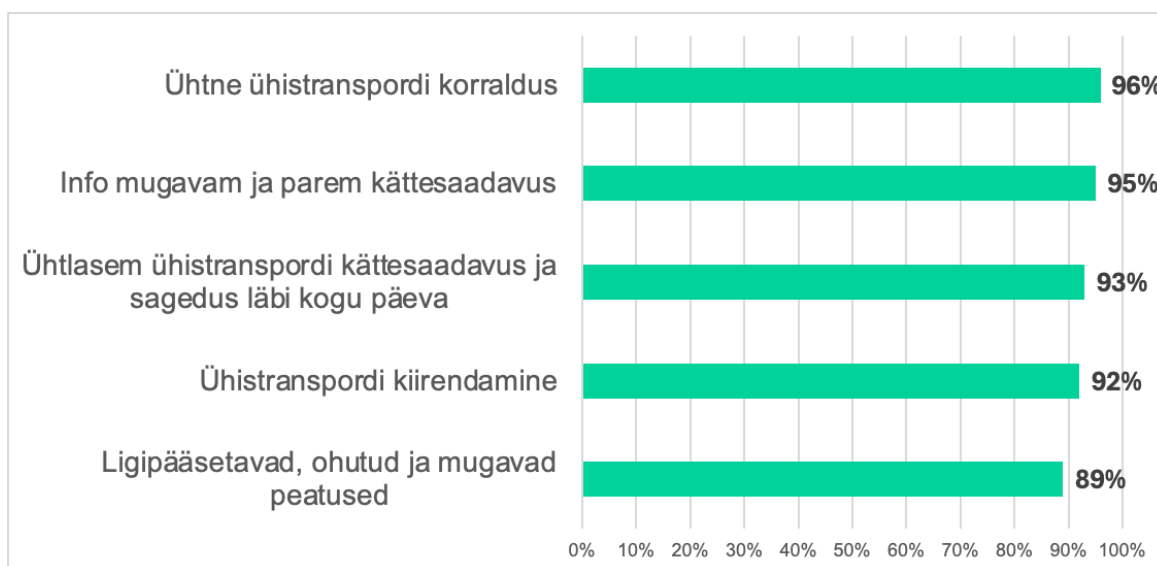
Koosloomeseminaridel käsitleti mitut võimalikku lahendust Harjumaa liinivõrgu parandamiseks ning küsiti nende kohta ka avalikkuse hinnangut. Otseliinide ja Keilas rongile ümberistumist eeldava lahenduse puhul nähti võimalust tihendada ühendusi Paldiski-Keila ja Rummu-Keila suunal, kuid tagasiside tõi esile ümberistumise ebamugavuse ning vajaduse otseühenduste järele Padise, Paldiski, Laulasmaa ja Klooga suunal. Turba lähiümbruse ettevooliin sai valdavalt toetust. Rõhutati vajadust säilitada toimivad ühendused ning tagada liikumine mõlemas suunas hommikul ja õhtul, sidudes liine paremini nii Turba kui Keila rongijaamadega. Saku piirkonnas peeti oluliseks liinide paremat kooskõla rongide sõiduplaanidega ning Kiisa, Roobuka, Aespa ja Kasemetsa paremat katvust, kuna ümberistumised venivad praegu liialt pikaks ja mõnes piirkonnas puudub ühistransport täielikult. Linnalähiliinide ühendamises nähti võimalust luua uusi otseühendusi Harjumaa eri piirkondade vahel, kuid rõhutati, et Tallinna läbimine eeldab toimivaid bussikoridore ja juhivahetuse lahendusi; samuti peeti oluliseks säilitada Balti jaama peatus, arendada pargi-reisi võimalusi ning lisada vahepealseid sõlmpunkte ja lühemaid liine piirkondades, kus liikumisvõimalusi napib.

I seminaril lepidi kokku, mis on toimiva ühistranspordisüsteemi eelduseks. Need põhimõtted on graafikul toodud ning moodustavad ühise arusaama sellest, milline peaks olema hästi toimiv liinivõrk. Avaliku konsultatsiooni käigus küsiti vastajatelt, kui olulisteks nad neid põhimõtteid peavad. Kõige olulisemaks peeti info paremat ja mugavamalt kättesaadavust bussipeatustes ja veebiplatvormil (94%), sellele järgnes kogukonna kaasatus transpordilahenduste loomisesse (nt uue peatuse rajamine) (92%), erivajadustega reisijate parem teenindus ehk töötajad oleksid koolitatud reisijaid vajadusel aitama ning bussis oleks ratastooli jaoks ruumi (86%), bussipeatuste asukohad arvestavad asustustihedust (86%), peatuste ja sõidukite ligipääsetavus kõigile kasutajatele (81%), ühtne ja mugav piletisüsteem maakonnaliinidel ja rongis (79%), mugav ja kiire ümberistumine, nt Keila raudteejaamas (79%). Oluliselt nõrgema toetuse said koolitranspordi parem kellaajaline korraldus huviringe arvestades (55%) ning pargi ja reisi lahendused (59%). Tulemused näitavad, et avalikkuse ootused olid kooskõlas sellega, milleni seminaril ühiselt jõuti.

I seminaril kaardistati ka konkreetsed tegevused, mida oleks vaja teha selleks, et ühistransport Lääne-Harjumaal soovitud viisil toimima hakkaks. Avalikul konsultatsioonil palusime inimestel hinnata iga tegevuse olulisust, et mõista, mil määral need ettepanekud laiemalt toetust leiavad. Kõige olulisemaks peeti mitmekesiste liikumisvõimaluste loomist Tallinna suunal, sh paremaid ümberistumisvõimalusi ja ühtlasema sagedusega liine (97%). Sellele järgnesid ühtne ühistranspordikorraldus, sh rongi- ja bussiaegadega ühildamine ning ühtne piletisüsteem (96%), hästitoimiv vaba aja ühistransport ka õhtuti ja nädalavahetuseti (91%), mugavad ja ohutud bussiootepaviljonid aastaringse ligipääsetavuse tagamiseks, sh liikumisraskusega

isikutele (88%), suuremad bussid ületäituvuse vähendamiseks (72%) ning teenindajate teadlikkuse ja valmiduse tõstmine inimeste aitamisel bussi sisenemisel ja sellest väljumisel (64%). Suurt toetust ei saanud Keila-Padise liini tihendamise (36%) ja Tallinna linnaliinide pikendamine Harku valla asumitesse, mis hetkel jäävad põhiliinidest kaugemale (31%).

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid Lääne-Harjumaa ühistranspordi toimimise parandamiseks. Joonisel 7 on esitatud ülevaade viiest prioriteedist: keskselt korraldatud transpordikorraldus üle Eesti, sh ühtne piletisüsteem, info mugavam ja parem kättesaadavus, reisijate vajaduste ja võimaluste info edastamine transpordikorraldajatele, ühtlasem ühistranspordi kättesaadavus ja sagedus läbi kogu päeva, ühistranspordiühenduste kiiremaks muutmine koos kiirete ümberistumistega ning viimaks ligipääsetavad, ohutud ja mugavad peatused. Avaliku konsultatsiooni tulemused kinnitasid neid prioriteete selgelt: kõik välja toodud suunad said vastanutelt tugeva toetuse (<85%).



Joonis 7. Lääne-Harju ühistranspordi parandamise prioriteedid. SEI Tallinn.

II koosloomeseminaril toodi Laulasmaa ja Keila-Joa piirkonna osalejate poolt täiendavalt välja, et Keila on oluline tõmbekeskus. Keila suunal sooviti tihedamaid ja hilisemaid väljumisi, eriti Keila-Joa puhul, et oleks võimalik õhtuti koju jõuda. Laulasmaa ühendus Keilaga on osalejate hinnangul liiga aeglane (1-1,5 tundi) ja ei vasta igapäevasele liikumisvajadusele; samuti sooviti paremat ühendust Laulasmaa-Tabasalu suunal, et lapsed jõuaksid riigigümnaasiumisse. Oluliseks peeti ka graafikute stabiilsust nii talvel kui suvel ning juhtivi tähelepanu segadusele Loigu peatuses, kus sama liin ei peatu alati graafikus märgitud viisil, mistõttu vajatakse selgemat ja järjepidevamat peatuste korraldust. Probleemina nimetati Lohusalu tee bussipeatuse ohtlikkust, kuna piirkonnas puudub kergliiklustee ning lapsed peavad peatuse juurde jõudes ületama sõiduteed ebatavalistes tingimustes.



Joonis 9. Nõudepõhiste teenuspiirkondade ja ettevõtteõlmede ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Lääne-Harjumaal ei esitatud nõudepõhise teenuse kaardi kohta spetsiifilisi ettepanekuid, ettepanekuga oldi konsensuslikult rahul.

Esitatud probleemkohad, millele ei leitud kiiret lahendust praeguse koosloomeprotsessi käigus, edastatakse vastutavale osapoolele lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

3.2.3. Läänemaa

Läänemaa koosloomeprotsessis osales kokku 54 inimest. Läänemaa I koosloomeseminari osalejad arvasid, et ühistranspordi korraldus peab olema tulevikus usaldusväärsem ja vastama elanike tegelikele igapäevastele liikumisega seotud vajadustele. Transpordisüsteem peaks võimaldama mugavat igapäevast liikumist tööle, kooli, arsti juurde ja huviringidesse, ühendades erinevad transpordiliigid, ja tagades mõistliku hinna ning selge info kättesaadavuse.

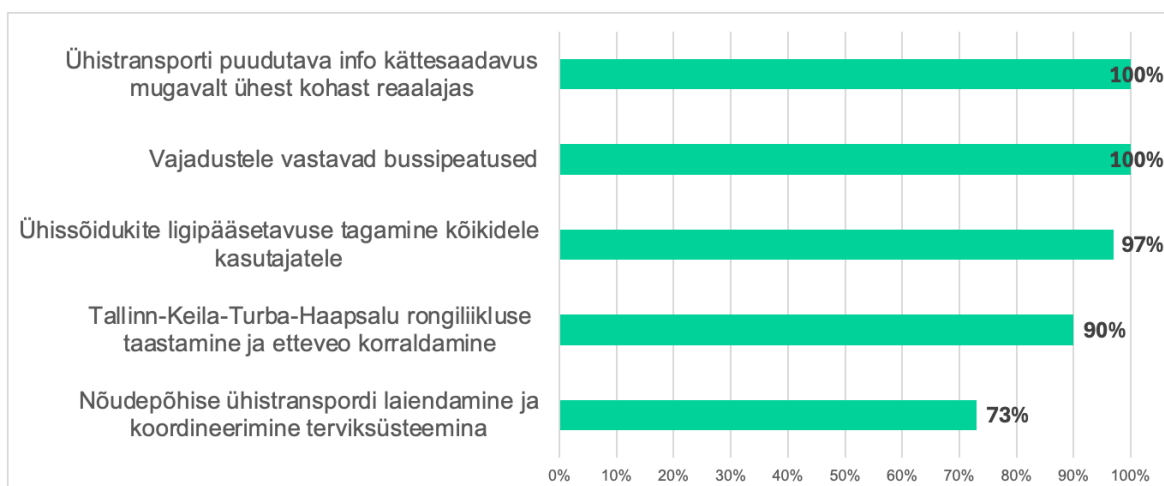
I seminaril arutati ettepanekut käivitada Haapsalu-Tallinn põhiliini toetavad toitvad liinid, et siduda piirkonna asulad paremini põhisuunaga. Arutelu käigus tõstatati ka mõte luua olemasolevate liinide 13, 14 ja 15 baasil täisringina kulgev liin Linnamäe-Nõva piirkonnas. Konsultatsioonifaasis toetati vajadust parema ühenduse järele, kuigi osa vastajaid rõhutas, et piirkonna põhiprobleem on Tallinn-Haapsalu rongi puudumine. Täiendavalt toodi välja piirkondi, mis ei tohiks liinivõrgust välja jääda (nt Mägari, Panga, Oru ja Linnamäe), ning pakuti võimalust luua liin Haapsalu-Palivere-Turba rongijaam. Teise ideena pakuti luua Ristil läbiv toitev (ettevedav) liin, mis ühendaks kaks praegust eraldi toimivat liini ja tagaks ümberistumisvõimaluse Ristil Aäsmäe – Haapsalu põhimaanteel kulgevatele liinidele. Seminaril oldi laialdaselt nõus, et Haapsalu kõrval

peaks Risti olema piirkonna teine oluline ühistranspordisõlm – konsultatsioonifaasis toetas enamik tagasisidestajatest ideed. Tagasisides toodi välja, et Risti kui sõlmpunkt suurendaks piirkondlikku sidusust. Lisamärkustena rõhutati vajadust tagada ühendus väheasustatud piirkondades ning pakuti alternatiivset marsruuti (Risti-Palivere-Taebla-Linnamäe-Sutlepa).

I seminaril lepiti kokku põhimõtted, mis on vajalikud hästi toimiv liinivõrgu jaoks. Avaliku konsultatsiooni käigus küsiti vastajatelt, kui olulisteks nad neid põhimõtteid peavad. Kõige suurema toetuse sai reaalajas lihtsalt kättesaadav sõiduplaanide, piletite ja muudatuste info (100%), sellele järgnesid regulaarsemad ja kasutajate liikumisvajadusi arvestavad ühendused (97%), erinevate liikumisvõimaluste ühtne koordineerimine (sh maakonnaliinid, õpilas- ja sotsiaaltransport) (97%), peatuste ohutu ja mugav asukoht ja ligipääs kõigile kasutajaile (93%), Tallinn-Keila-Turba-Haapsalu rongiliikluse taastamine ja etteveo korraldamine (93%), taskukohane, kuid kvaliteetset teenust võimaldav piletihind (90%) ning nõudepõhine transport hajaasustuspiirkondades (57%).

I seminaril kaardistati ka konkreetsed tegevused, mida oleks vaja teha selleks, et ühistransport Ida-Harjumaal soovitud viisil toimima hakkaks. Avalikul konsultatsioonil palusime inimestel hinnata iga tegevuse olulisust, et mõista, mil määral need ettepanekud laiemalt toetust leiavad. Kõige olulisemaks peeti Tallinn-Keila-Turba-Haapsalu rongiliikluse taastamist (96%), millele järgnes ühistransporti puudutava info koondamine ühtsesse kasutajasõbralikku veebirakendusse koos täiendava infotelefoni teenusega (97%), teadlikkuse tõstmine transporditeenuste kättesaadavusest piirkonnas (93%), ühistranspordi sõltumatus poliitilistest muutusest (93%), katusega ja aasta läbi hooldatud bussipeatused, kuhu on ka lumisel ajal tagatud ligipääs kõigile (93%), erinevate liikumisvõimaluste ühtne koordineerimine (90%), riigiteede korrashoiu tagamine ja paindlikumad projekteerimistingimused (90%), kohalike elanike liikumisvajaduste kaardistamine (90%), bussi sisenemise hõlbustamine abivahendiga, näiteks ratastooli või lapsevankriga (87%), ühtse piletisüsteemi kasutuselevõtt, sh sõidusoodustuste automaatne arvestamine (83%), lisarahastuse leidmine (83%), usaldusväärsed ja regulaarsed ühendused, sh tõmbekeskustega (77%) ning koostöö era- ja avaliku sektori vahel (63%). Tulemused kinnitavad, et avalikkuse ootused langevad hästi kokku sellega, milleni seminaril ühiselt jõuti.

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid Läänemaa ühistranspordi parendamiseks. Joonisel 10 on esitatud ülevaade viiest prioriteedist: ühistransporti puudutav info võiks olla mugavalt kättesaadav ühest kohast reaalajas; bussipeatused peavad vastama inimeste vajadustele, sh asukoht, ootetingimused, ohutus ja ligipääsetavus; ühissõidukite ligipääsetavuse tagamine kõikidele, kaasa arvatud puuetega inimestele ja eakatele; Tallinn-Turba-Haapsalu rongiliikluse taastamine ja etteveo korraldamine; nõudepõhise ühistranspordi laiendamine ja koordineerimine terviksüsteemina. Avaliku konsultatsiooni tulemused kinnitasid neid prioriteete väga selgelt: kõik välja toodud suunad said vastanutelt tugeva toetuse (<70%).



Joonis 10. Läänemaa ühistranspordi parandamise prioriteetid. SEI Tallinn.

II koosloomeseminaril tulid täiendavalt teemaks Vormsi ja praamiajad. Esitati küsimusi Rohuküla ühenduste, praamiaegade ja bussigraafikute sobivuse kohta. Märkiti, et praamiajad ei ole alati head ning ühendus Pärnuga ei toimi, sest Pärnust ei jõua viimasele Vormsi praamile. Arutelu tõi esile vajaduse tugevdada Haapsalu linnapõhiseid ühendusi: puudust tuntakse toimivast bussijaamast koos pikemate lahtiolekuaegade, valgustuse ja tualetiga, samuti esinevad probleemid ümberistumistes Uuemõisa, Rohuküla ja Taebla suunal. Muret valmistab, et bussid ei oota üksteist ning info nõudepõhise teenuse kohta ei jõua inimesteni. Rõhutati ka tihedama maakondadevahelise koostöö vajadust. Näidetena toodi välja paremate ühenduste vajadus Pärnu suunal, ühenduse puudujäägid Märjamaa suunal.

Joonisel 11 on liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminaril ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ja mida täiendati II koosloomeseminaril arutelude tulemusel.



Joonis 11. Koosloomes valminud Läänemaa liinivõrgumuudatuste ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Võrgustiku taktisõlmedeks on Haapsalu ja Risti, kuhu liinid üheks kellaajaks koonduvad, et ümberistumisi nii avalikele kui kommertsliinidele võimaldada. Kaardil ei ole näidatud kõiki maakonnapiire ületavaid liine.

Mitmes kommentaaris rõhutati nõudepõhise transpordi rolli, eriti väiksemates küldes, kuhu regulaarliiniga ei ole otstarbekas sõita (nt Dirhami, Nõva, Spithami ümbrus). Korduvalt mainiti vajadust lisada kõrvalepõikeid suurematesse teenuse- ja kultuurikohtadesse (nt Tuksi piirkond, Taebli-Linnamäe hilisemad väljumised). Vormsi puhul peeti ühendust toimivaks, kuid sooviti rohkem paindlikkust, sh nõudepõhist liini. Vormsi elanikud soovivad ka paremaid ühendusi Uuemõisaga, kus käiakse sageli toidupoes, kuid praegune ühendus on liiga aeganõudev.

Esitatud probleemkohad, millele ei leitud kiiret lahendust praeguse koosloomeprotsessi käigus, edastatakse vastutavale osapoolele lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

3.2.4. Raplamaa

Raplamaa koosloomeprotsessis osales kokku 53 inimest. Raplemaal oodatakse ühistransporti, mis võimaldaks vähemalt kahel korral päevas jõuda kodukohast tömbekeskustesse ning pakuks toimivaid ühendusi kogu tööpäeva vältel, arvestades eri sihtgruppide vajadusi. Soovitakse regulaarseid ja rongidega seotud graafikuid, mis tagaksid sujuvad ümberistumised ning võimaldaksid liikumist ka õhtuti ja nädalavahetustel. Hajaasustuses nähakse lahendusena nõudepõhiseid teenuseid või

kogukondlikke tellimusliine, mida toetaks hea taristu ja turvalised, valgustatud peatused. Teenuse toimivuse eelduseks peetakse motiveeritud bussijuhte, lihtsat piletisüsteemi ja ühes kohas kättesaadavat selget liiklusinfot.

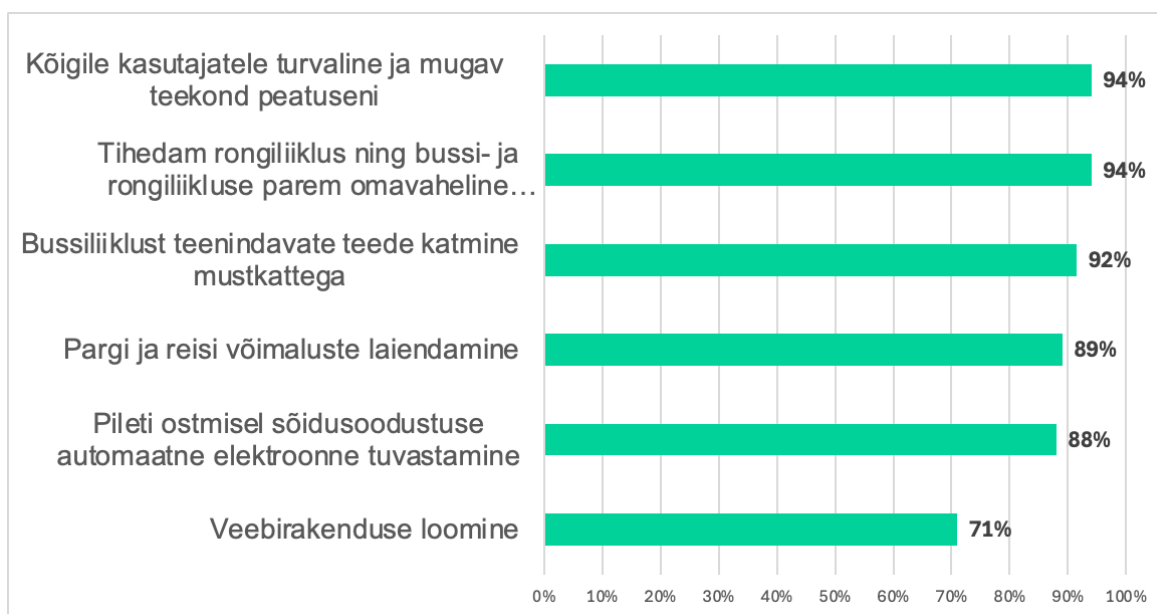
I seminari arutelul tutvustati Raplamaa maakondliku liinivõrgu täiustamiseks esialgseid ideid ning paluti osalejatel hinnata nende sobivust piirkonna tegelike liikumisvajadustega. Konsultatsiooni tulemused näitasid ettepanekutele üldiselt tugevat toetust, kuid esile toodi ka piirkondlikke eripärasid, millega planeerimisel arvestada. Üks ettepanek oli defineerida Raplamaal kaks peamist ühistranspordi sõlmpunkti, mille kaudu tagatakse valdava osa eri liinide omavaheline sidumine ja sujuvad ümberistumised. Järgmine ettepanek oli käsitleda nendena Raplat ja Märjamaad. Seda ettepanekut toetati, ent rõhutati, et näiteks Järvakandi liikumismustrid on rohkem seotud Kehtna ja Raplaga ning et Rapla ja Märjamaa kõrval tuleks lisada täiendavaid tõmbekeskusi, eelkõige Kohila. Samuti juhiti tähelepanu vajadusele parandada ligipääsu Orgita peatusele, et tagada parem juurdepääs Tallinn-Pärnu bussidele põhimaanteel ning tihendada ühendusi Vana-Vigalaga. Maakonna kaugühenduste puhul peeti oluliseks Rapla-Tartu ja Rapla-Pärnu suuna parandamist: sooviti varahommikust Rapla-Tartu väljumist, kiiremaid ja loogilisemaid Rapla-Pärnu ühendusi, paremat teenindust Märjamaal ning Rapla-Kose otseühendust, mis looks mugava ümberistumise Tartu-suunalistele bussidele. Lisaks rõhutati, et Kohila ja Raplamaa põhjaosa jaoks on peamiseks tõmbekeskuseks Tallinn. Rail Balticu (RB) mõjude arutus peeti Järvakandi RB jaama potentsiaalset sõlmpunkti oluliseks, kuid rõhutati, et ainult linnaliini lisamine Rapla jaama ja RB jaama vahel ei ole piisav ning maakonnaliinid tuleb siduda otse nii RB kui ka Rapla olemasoleva raudteejaamaga, et vältida mitmekordseid ümberistumisi. Vajalikuks peeti ka väiksemate asulate ühendamist potentsiaalse RB jaamaga, lühikesi (5-10 minuti) ümberistumisi ning täiendavaid väljumisi Märjamaa-RB suunal. Toodi esile, et Rapla-Tallinna ühendus jääb kriitilise tähtsusega liikumissuunaks ka pärast RB valmimist, ning lisati soov kergliiklusühenduse ja linnaliini pikendamiseks RB jaamani. Rail Balticu valmimist nähakse olulise võimalusena parandada Rapla-Pärnu ühendust, vähendades sõiduaega ligikaudu 30 minutini.

I seminaril lepiti kokku toimiva kohaliku ühistranspordisüsteemi eeldused ja avaliku konsultatsiooni käigus küsiti vastajatelt, kui olulisteks nad neid põhimõtteid peavad. Kõige suurema toetuse sai ühistransport, mis tagab mõistliku ajakuluga ühenduse kodukoha ja tõmbekeskuse vahel, arvestades erinevate kasutajate liikumisvajadusi (100%), sellele järgnes tihedam bussiliiklus tiptunnil (väljumised 20-30 min intervalliga), bussi- ja rongiliikluse parem omavaheline koordineeritus (98%), ühistranspordi graafikud, mis toetavad vaba aja veetmist ka õhtul ja nädalavahetustel (93%), turvaline ja mugav teekond peatuseni kõigile kasutajaile ning ilmastikukindel, turvaline ja valgustatud ooteala (92%), piletisüsteem, kus sõidusoodustused on elektrooniliselt tuvastatavad ning liinide info ja sõidugraafikud on koondatud ühtsesse portaali (90%), bussijuhtide järelkasvu koolitamine, sh kvaliteetse teeninduskultuuri osas, ning õiglase palga maksmine juhtidele (89%) ning alternatiivsed lahendused, näiteks nõudepõhisus hajaasustusega piirkondades, rahaline kompensatsioon

ühistranspordi puudumisel, kogukondlikud tellimusliinid (77%). Avaliku konsultatsiooni tulemused kinnitavad, et seminaril sõnastatud olulisemad aspektid vastavad hästi inimeste tegelikele ootustele.

I koosloomeseminaril sõnastati ka konkreetsed sammud, mis aitaksid Raplamaa ühistranspordil paremini toimida. Avalikul konsultatsioonil paluti inimestel hinnata nende olulisust. Kõige olulisemaks peeti ühistransporditeenuse stabiilsust ning poliitilistest muutustest sõltumatut pikka vaadet ja eesmärgipõhist planeerimist (100%). Sellele järgnes kõigile kasutajatele mugav ja turvaline teekond peatuseni (97%), ühistranspordikasutajate liikumise kaardistamine enne muudatuste elluviimist (94%), kahe-suunalise suhtluse loomine ehk kasutajate teavitamine muudatustest ja teenuste tagasisidestamine kasutajate poolt (92%), bussiliiklust teenindavate teede seisukorra parandamine, eriti hajaasustustega piirkondades (89%), tihedam rongiliiklus (tipptunnil iga 30 min tagant, muul ajal kord tunnis) ning busi- ja rongiliikluse parem omavaheline koordineeritus (86%), bussijuhtide motiveerimine ja järelkasvu tagamine (näiteks vanusepiiri langetamine), kõrgetasemeline klienditeenindus bussijuhtide poolt (86%), pargi ja reisi võimaluste laiendamine, s.t peatuste läheduses on parkimisvõimalused autode ja jalgrataste tarbeks, kergliikurite laenutusvõimalus, elektrisõidukite laadimispunktid (77%), veebirakenduse loomine nõudepõhise transpordi korraldamiseks (74%) ning elanikele rahalise kompensatsiooni pakkumine piirkondades, kus ei ole võimalik pakkuda ühistransporti (69%).

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid Läänemaa ühistranspordi toimimise parendamiseks. Joonisel 12 on esitatud ülevaade viiest prioriteedist: kõigile kasutajatele turvaline ja mugav teekond peatuseni, senisest tihedam rongiliiklus ning busi- ja rongiliikluse parem omavaheline koordineeritus, bussiliiklust teenindavate teede katmine mustkatttega, automaatne elektrooniline sõidusoodustuse tuvastamine pileti ostmisel, pargi ja reisi võimaluste laiendamine, veebirakenduse loomine nõudepõhise transpordi korraldamiseks ja elanikele rahalise kompensatsiooni pakkumine piirkondades, kus ei ole võimalik ühistransporti pakkuda.



Joonis 12. Raplamaa ühistranspordi parandamise prioriteetid. SEI Tallinn.

II koosloomeseminaril tõusis keskseks teemaks koostöö kommertsliinidega. Tõstatus ettepanek võimaldada kommertsvedajatelt osta sisse kõrvalepõikeid või peatusi, kuid rõhutati, et lahendus peab olema juriidiliselt selge ja konkurentsireeglitega kooskõlas. Veel oli teemaks asustustiheduse lävi: 20 elanikku ruutkilomeetri kohta peeti põhjendatud piirväärtuseks, mille puhul on võimalik pakkuda baasühendust. Hõredamates piirkondades nähakse lahendusena pigem nõudepõhist teenust, mis suudab paremini arvestada hajaasustuse eripäraga. Arutelus küsiti ka, kas väga hõreda asustuse piirkondades võiks riik kaaluda isikliku sõiduki kasutamise kompenseerimist, ent ÜTK selgitas, et see ei ole praegu seaduslikult võimalik ning ühistranspordi baasvõrk on oluline osa riigi julgeolekulisest taristust.

Joonisel 13 on esitatud liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminaril ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ning mida täiendati II koosloomeseminaril arutelude tulemusel. Baasühendus ettetellimisel (D) viitab joonisel nõudetranspordile.

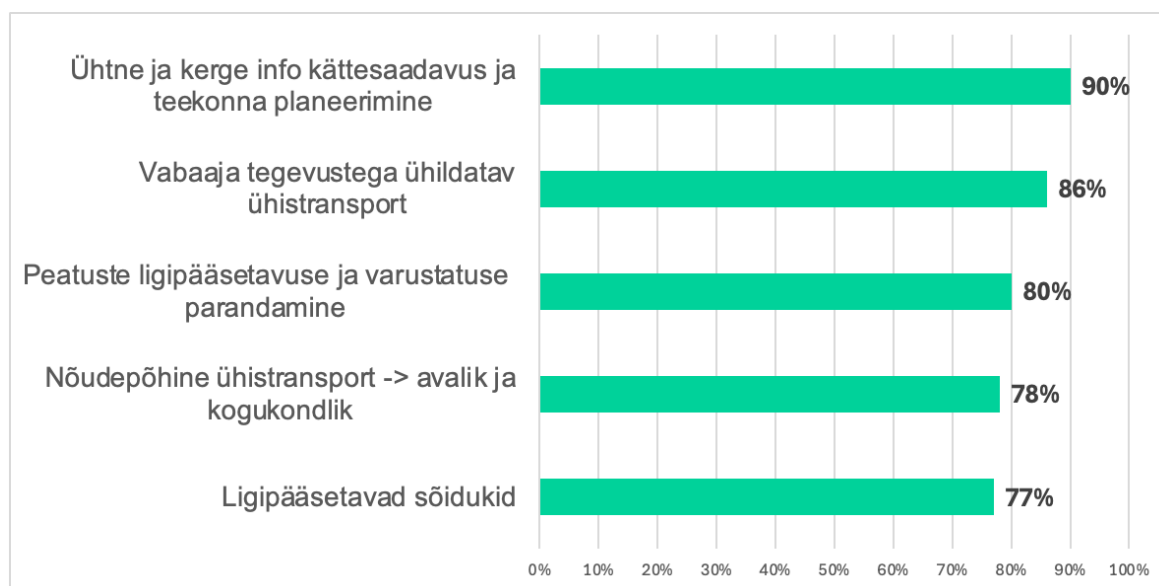
või kiiremategi ühenduste järele Mustjala, Kihelkonna-Lümanda ja Leisi-Orissaare suunal. Samuti leiti, et põhiliinide intervall ei tohi venida liiga pikaks ning graafikud peavad ühtima töö-, kooli- ja praamiaegadega. Nõudepõhist transporti peeti sobivaks lahenduseks hõreda asustusega suundadel, kuid mitte pikematel liinidel, ning esile tõsteti hilisõhtuste ühenduste vajadust. I seminaril pakuti lahenduseks Muhul, et põhiliin sõidaks Kuressaare ja Kuivastu sadama vahel, samas kui toiteliin liiguks Liivast väiksema bussiga läbi kõigi Muhu peatuste, kui on reisijaid või buss on tellitud. Konsultatsioonivoorus osalenud inimesed enamasti toetasid seminari ideid, kuigi muret tekitasid ümberistumiste mugavus, liikumisabivajadus ning kooliõpilastega seotud väljumised; sooviti ka paremat teenindust Pädaste ja Nõmmküla suunal ning pakuti võimalust kaaluda teist põhiliini või täiendavat analüüsi Muhu vajaduste katmiseks.

Seminari ja järgnenud avaliku konsultatsiooni käigus selgusid põhimõtted, mida kohalikud pidasid paremini toimiva kohaliku ühistranspordisüsteemi eeldusteks. Valdava enamuse toetuse (üle 50%) said kolmteist teemat. Kõige suurema toetuse sai vajadus pakkuda edasi-tagasi liikumisvõimalusi ka õhtuti ja nädalavahetusel, mitte ainult hommikul keskustesse ja õhtul tagasi (93%). Üle 80% toetuse said nõudepeatused ja nõudepõhisus, s.h võimalus teekonna jooksul peatuda vajaduspõhiselt, mitte ainult kindlates peatustes (87%), busside ja peatuste ligipääsetavus kõikidele inimgruppidele (87%), teenuse kvaliteet ja keskkonnasõbralikkus (85%), digitaalsed ja kasutajasõbralikud lahendused (84%), kattuvad ja haakuvad liinid erinevate transpordiliikide vahel (83%). Üle 65% toetuse said laialdane teavitustöö transpordivõimalustest (77%), viimase miili lahendus, näiteks jalgrattaparklate, kohaliku takso või kogukonna autojuhtide abil (68%). Kesisema toetuse said kogukonnapõhine lähenemine (59%) ning uksest-ukseni teenus, kus eeskujuks toodi varasemalt toimunud nõudetranspordi teenus Lääne-Saaremaal, kus sai mobiilirakenduse kaudu tellida transpordi täpselt vajalikku kohta (57%).

I seminaril sõnastati ka konkreetsed sammud, mis aitaksid Saaremaa ühistranspordi paremini toimima saada ja avalikul konsultatsioonil paluti inimestel hinnata nende olulisust. Üle 90% toetuse said teadlikkuse tõstmine ja kahesuunaline kommunikatsioon, et teataks olemasolevatest liikumisvõimalustest ning tagasiside jõuaks teenuse korraldajateni (97%), liinide sagedus ja minimaalsed väljumised (bussid väljuksid vähemalt kaks korda päevas mõlemas suunas, tipptunnil sagedamini) (92%). Üle 80% toetuse pälvisid bussijuhtide koolitamine ja tööalane väärtustamine (86%), laste ja noorte võimalus liikuda huviringidesse ja tagasi, ka õhtustel kellaaegadel (85%), riiklik toetus ja rahastus kogukonnapõhilistele lahendustele (85%), digilahenduste arendamine (mobiilirakenduse, veebi ja vajadusel telefoni teel) (84%), valdkondade vaheline koostöö (81%). Kõige nõrgema toetuse sai kogukonnapõhise transpordi rakendamine (60%).

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid Läänemaa ühistranspordi toimimise parendamiseks. Joonisel 14 on toodud ülevaade viiest prioriteedist: ühtne ja kerge info kättesaadavus ja teekonna planeerimine, vabaajategevusi ühildav ühistransport, peatuste ligipääsetavus ja

varustuse parandamine, nõudepõhine avalik ja kogukondlik ühistransport ning ligipääsetavad sõidukid ehk universaalne disain.



Joonis 14. Saaremaa ühistranspordi parandamise prioriteetid. SEI Tallinn.

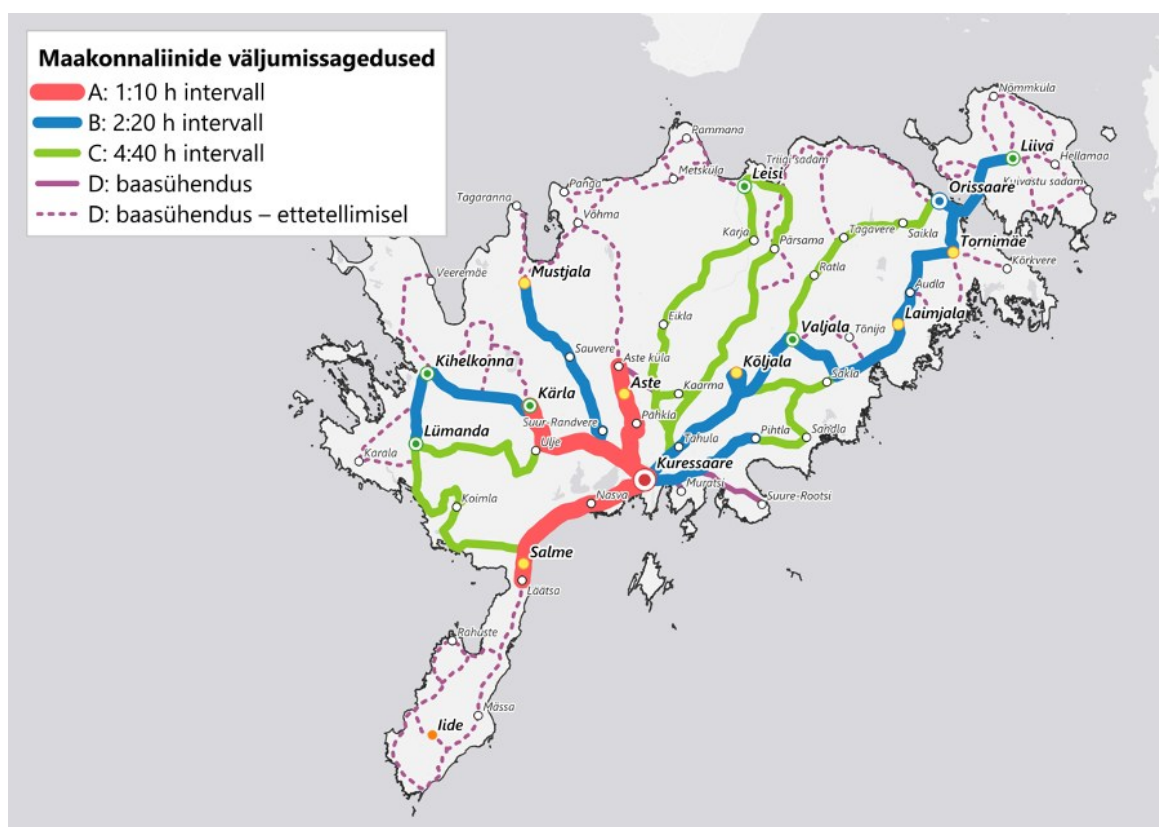
II koosloomeseminaril teenustasemetel arutelul rõhutati, et elukoha valikul on ühistransport väga oluline: näiteks Sõrve otsa ei kolita, sest ühendused on nõrgad ning lapsed peavad tegema pikki sõite või pikalt ootama, mis pidurdab piirkonna arengut. Mõisteti, et riik ei suuda kõikjal pakkuda kõrget teenustaset, kuid toodi välja ka praktilisi probleeme: graafikud ei haaku kaugliinidega ning Tallinna ja Pärnu ühendused ei ole igapäevaselt kasutatavad. Kommertsvedude ligipääsetavus on ebapiisav (nt ratastooliga liikumine, ebamugavad peatused), mistõttu sooviti liinilubade kaalutluspõhimõtete ülevaatamist. Eakad ei julge sageli nõudepõhist transporti kasutada, tellimisprotsess on ebaselge ning mõnes piirkonnas puudub mobiililevi; vajalikuks peeti lihtsat telefonilahendust ja paremat infot. Muret tekitab ka bussijuhtide kõrge vanus ja järelkasvu puudumine ning bussipargi ja tankimisvõimaluste sobivus. Koolide tagasiside järgi ei jõua kõik lapsed mugavalt kooli, graafikud ei haaku ning õhtused ühendused on nõrgad. Korduvalt juhiti tähelepanu peatuste ebaturvalistele asukohtadele ja vajadusele neid ajas ümber hinnata. Arutusel märgiti ka, et ligipääsetavust ei võeta piisavalt tõsiselt ning ebaselge eelarve tekitab kahtlusi lubaduste täitmise osas; küsiti, miks pole siiani lahendatud isegi põhikooli ja gümnaasiumi liinide probleeme.

II seminari üheks peamiseks järelduseks oli ettepanek, sobivam baasühenduse kriteerium Saaremaa jaoks on kahe-kolme majapidamise olemasolu 20 elanikku/km² asemel. Põhjendati, et Saaremaa keskmine tihedus on umbes 7 elanikku/km². Leiti ka, et tiheduskriteeriumi juures tuleks arvestada vanuselist koosseisu, sest hajaasustuses elavad sageli just lapsed ja eakad, kelle mobiilsusvajadus on suurem.

Liinivõrgu ettepaneku kaardi kohta tehti kaks ettepanekut. Muhu puhul soovitati kaaluda

Muhu-sisese bussiliini loomist. Leiti, et otseliine Kuressaarde ei ole tingimata vaja, sest ümberistumine Orissaares toimib hästi ja katab selle vajaduse. Veel soovitati kaaluda teenusklasside ümbervahetamist, kuna Lümandas elab palju rohkem kooliskäivaid lapsi kui Kihelkonnas ning seetõttu võib teenusevajadus olla seal suurem.

Joonisel 15 on esitatud liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminari ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ja mida täiendati II koosloomeseminari arutelude tulemusel. Baasühendus ettetellimisel (D) viitab joonisel nõudetranspordile.



Joonis 15. Koosloomes valminud Saaremaa liinivõrgumuudatuste ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Võrgustiku taktisõlmedeks on Kuressaare ja Orissaare, kuhu liinid üheks kellaajaks koonduvad, et ümberistumisi nii avalikele kui kommertsliinidele võimaldada. Kaardil ei ole näidatud kõiki maakonnapiire ületavaid liine.

Esitatud probleemkohad, millele ei leitud kohest lahendust käesoleva koosloomeprotsessi käigus, edastatakse vastutavale osapoolle lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

3.2.6 Ida-Virumaa

Ida-Viru koosloomeprotsessis osales kokku 79 inimest. Ida-Viru I koosloomeseminaril leiti, et ühistransport peaks olema paremini korraldatud nii piirkonna siseselt kui ka tähtsamate linnadega ühendamisel. Probleemiks on graafikute jäikus, liinide vähene sagedus ja sobimatus kooli, töö, arstivisiidi või huviringide aegadega. Samuti napib transpordivõimalusi nädalavahetustel, eriti hajaasustusega aladel. Kokkuvõtvalt leiti, et piirkonnas on vajadus paremini toimiva ühistranspordi järele, mis toetaks igapäevalikumisi, aitaks säilitada elu maapiirkondades ning oleks atraktiivne alternatiiv autole.

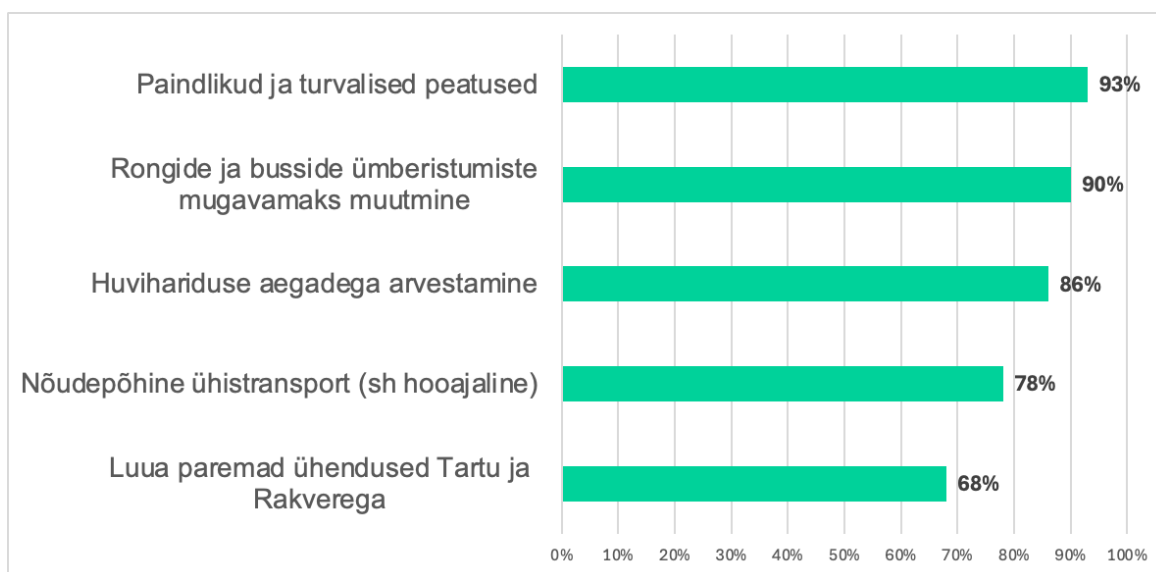
Jõhvi raudteejaama asukoha muutmine oli oluline teema: nii seminaril kui ka avalikus konsultatsioonis leidsid enamik kohalikke, et praegune peatus jääb bussijaamast ja kesklinnast liiga kaugemale ning jaama nihutamine bussijaama poole parandaks ümberistumisvõimalusi ja muudaks ühistranspordi kasutamise mugavamaks. Pakuti välja erinevaid võimalikke asukohti bussijaama ümbruses või viadukti juures, kuid rõhutati, et otsustav ei ole ainult jaama paiknemine, vaid ka busside ja rongide ajastuse ühilduvus. Osalejad tõid esile lootuse, et uue asukoha rajamisega paraneks ka ümbritsev taristu. Ministeerium tutvustas maakonnaliinide koordineeritud sõiduplaani ettepanekut, mille kohaselt saabuks hulk maakonnaliine korraga Jõhvi, võimaldades maakonnas liikumist minimaalsete ümberistumistega; osalejad pidasid seda loogiliseks lahenduseks liikumisvõimaluste parandamisel. Korduvaks teemaks oli vajadus sobitada maakonnaliinide ajad kaugliinidega (Tallinna, Tartu ja Narva bussid-rongid) ning Jõhvi linnaliinidega, kuid muret valmistab, et 5-15 minutit ümberistumiseks võib olla eakatele, lastele, puudega inimestele, eriti talvistes tingimustes, liiga vähe. Samuti märgiti, et kõik suunad ei vaja läbimist Jõhvi kaudu ning mõne jaoks võib see pikendada sõiduaega. Arutelud näitasid, et kuigi mõistetakse teenustasemenormide ja süsteemse planeerimise vajadust, tekitavad mitmed põhimõtted, eriti teenuspiirangud ja kohustuslikud ümberistumised segadust.

I seminari ja järgnenud avaliku konsultatsiooni käigus selgusid põhimõtted, mida kohalikud pidasid paremini toimiva kohaliku ühistranspordisüsteemi eeldusteks. Konsensusliku toetuse (üle 50%) said kolmteist teemat. Kõige suurema toetuse sai vajadus ühildada ühistranspordiliinide graafikud kohalike elurütmiga (96%). Üle 80% toetusega järgnesid vajadus ühendusi tihendada (88,3%), tagada peatuste mugavus ja turvalisus (86,7%), vähendada ümberistumiste vajadust (85%) ja teenindada paremini hajaasustusi (83,3%). 70% või enam toetust said vajadus ühildada rongi ja bussiühendused (78,3%), tagada väljumiste varasem algus ja hilisem lõpp (71,7%) ning pakkuda hooajalisi ja paindliku graafikuga liine (70%). 60% või enam toetust said vajadus nõudepõhise transpordi järele (68,3%), ühenduste parendamine Jõhvi-Tartu, Jõhvi-Paide/Viljandi ja Jõhvi-Rakvere liinidel (68,3%), vähendada ülerahvastatust (65%) ja tagada rohkem otseühendusi (60%). Ettepanek, et rahvusvahelised liinid võiksid võtta kohalikke elanikke peale, sai 56,7%.

Järgmiseks kaardistati konkreetset tegevused, mida oleks kohalike hinnangul vaja teha selleks, et ühistransport Ida-Virus paremini toimima hakkaks. Suurima toetuse said

esimese seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemuste kombineerimisel piisav rahastus ühistranspordile (91,7%), digilahendusi kasutav piletisüsteem (91,6%) ja busi- ja rongigraafikute parandamine, arvestades töö, kooli ja huviringide algus- ning lõpuaegadega (90%). 80% ja enama toetuse said bussijuhtide järelkasvu kindlustamine (88,4%), liinide suurema mitmekesisus (86,7%), elanike liikumisvajaduste täpsem kaaridstamine (85%), ümberistumisvõimaluste parandamine (85%) ja parem koostöö ühistranspordi korraldamisel (83,3%). Üle 70% toetuse said vajadus pakkuda rohkem nõudepõhiseid liine (73,3%) ja erineva suurusega sõidukeid (71,6%). Pargi ja reisi lahenduste laiendamine leidis 66,6% toetuse. Tööpäeva alguse nihutamine, et sobida liinivõrguga, sai 51,7% osaliste toetuse.

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid, mida kohalikud ühistranspordi toimimise parendamiseks kõige olulisemaks pidasid. Joonis 16 annab ülevaate viiest prioriteedist, mis hõlmasid (alates suurimast toetusest) paindlikke ja turvalisi peatusi, rongide ja busside ümberistumise mugavama ümberistumise tagamiseks, huviharidusega arvestamiseks hilisemad väljumised, nõudepõhine (sh hooajaline) transport ja paremad ühendused nii Tartu kui Rakverega.



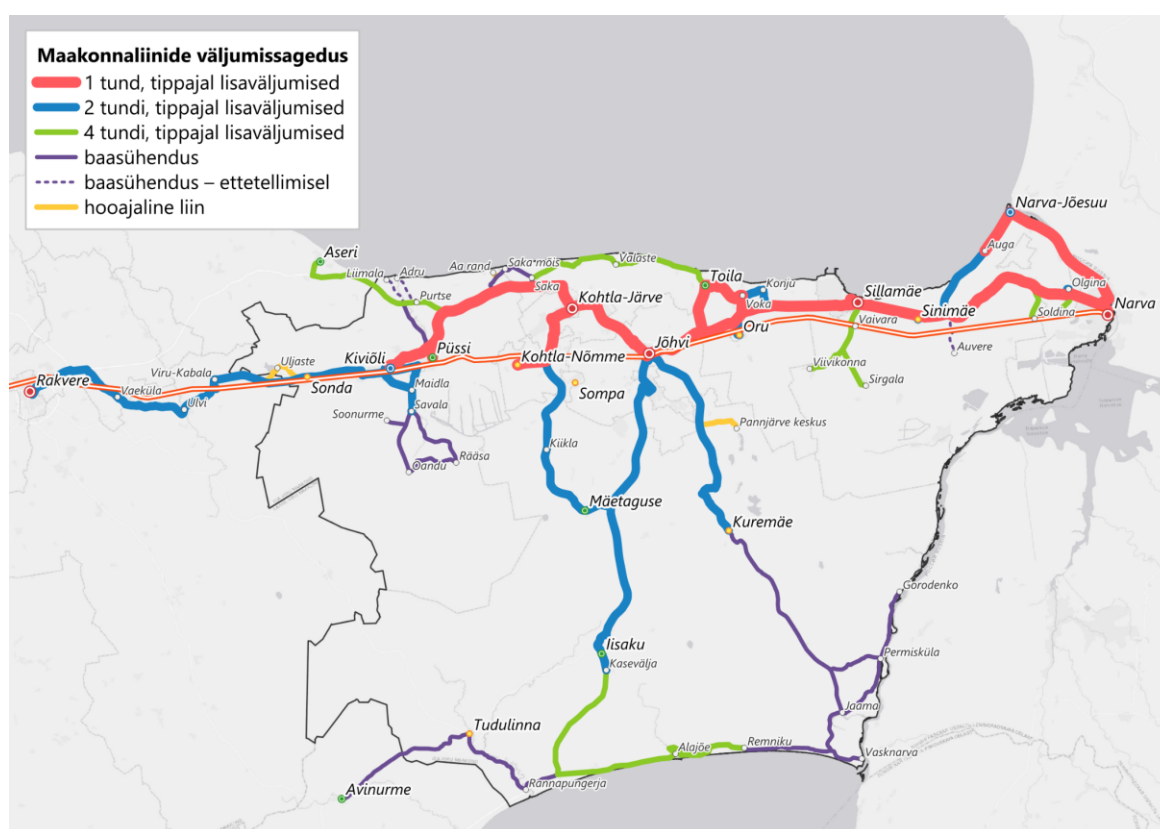
Joonis 16. Ida-Virumaa ühistranspordi parandamise prioriteedid. SEI Tallinn.

II seminari arutelud näitasid, et kuigi osalejad mõistavad vajadust teenustasemenormide ja süsteemse planeerimise järele, tekitavad mitmed põhimõtted, muret eriti seoses teenuspiirangute ja ümberistumistega. Jäädi küll pigem nõusse, et 20 elaniku/km² teeninduspiir sobib baasühenduse kriteeriumiks, kuid kardeti, et liiga jäigad standardid võivad maapiirkondi tühjendada, sest ka piirkondades, kus elab vaid üks inimene ruutkilomeetri kohta, on liikumisvajadus olemas; näiteks toodi esile vastuolu ilusate arengukavade ja tegelikkuse vahel, mis seda ei kajasta. Ida-Virumaal oli keskne teema, et püsielanikud maksavad makse, kuid teenuskoormus tekib suvel turistidest ja ajutistest kasutajatest, mistõttu peeti õiglasemaks, et osa tulumaksust laekuks sinna,

kus teenust tegelikult kasutatakse; näiteks Vormsil kasvatab tulubaasi Tallinna elanike sissekirjutus. Küsiti, miks mõnes piirkonnas (nt Sompas) puudub maakonnaliin. Selgitati, et seal teenindavad linnaliinid. Probleemina kerkis esile ühistranspordi poliitilisus ja omavalitsuspiiride ebaloomilisus, mis takistavad mõistlikke lahendusi: näiteks ei saa Järveküla lapsi teenindada Toila valla kaudu, kuigi nad on Toila elanikud, ning Saka küla peatuste asukoht muutus piiride tõttu ebatavaliseks. Osalejate hinnangul vajaks süsteem terviklikku haldusreformi. Ühiskaardi laiendamist peeti vajalikuks, et saada täpsem ülevaade tegelikest sõitjatest ja liikumismustritest, kuid märgiti, et inimesed ei pruugi mõista, et ka tasuta sõitjad peavad kaardi valideerima.

II seminaril arutati liinivõrgu muudatuse ettepanekute üle. Alutaguse piirkonda peeti väga keerukaks paremat ühendust vajavaks piirkonnaks. Kiideti, et põhiliinidel on planeeritud hilisemad väljumised (kell 20 või 21), mis parandaks öhtuseid liikumisvõimalusi, sh ühendust tervisespordikeskusega, kuid samas hoiatati, et liiga ranged kriteeriumid võivad piirata võimalusi elada väljaspool Tallinna ja Tartut. Samuti leiti, et Pannjärvel peaks olema aastaringne teenus, sest hooajalisus ei vasta tegelikule nõudlusele.

Joonisel 17 on esitatud liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminari ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ja mida täiendati II koosloomeseminari arutelude tulemusel.



Joonis 17. Koosloomes valminud Ida-Virumaa liinivõrgumuudatuste ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Võrgustiku taktisõlmedeks on Jõhvi, Sillamäe, Narva ja Kiviõli, kuhu liinid üheks kellaajaks koonduvad, et ümberistumisi nii avalikele kui kommertsliinidele võimaldada. Kaardil ei ole näidatud kõiki maakonnapiire ületavaid liine.

Esitatud probleemkohad, millele ei leitud kohest lahendust käesoleva koosloomeprotsessi käigus, edastatakse vastutavale osapoolle lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

3.2.7 Lääne-Virumaa

Lääne-Virumaa koosloomeprotsessis osales kokku 91 inimest. Lääne-Viru piirkonnas soovitakse ühistranspordi liinivõrku, mis oleks paindlik, hästi ühendatud, mugav ja ligipääsetav kõikidele piirkonna elanikele, sõltumata nende elukohast või liikumisvajadustest. Koosloomeprotsessis osalenute hinnangul peab ühistransport esmajoones tagama, et inimesed pääseksid tööle, ning liinivõrgu kujundamisel tuleb arvestada nii kohalike inimeste eluviisi, tööaegu kui ka ohutust. Kohalikud rõhutasid vajadust paremini kombineerida ühistransporti ja kergliiklust, suurendades seeläbi ühistranspordi kasutamist ning vähendades sõltuvust autodest, näiteks, kui lapsed saaksid tõukse bussi kaasa võtta, saaksid nad iseseisvamalt liikuda ja vanemad peaksid neid vähem vedama.

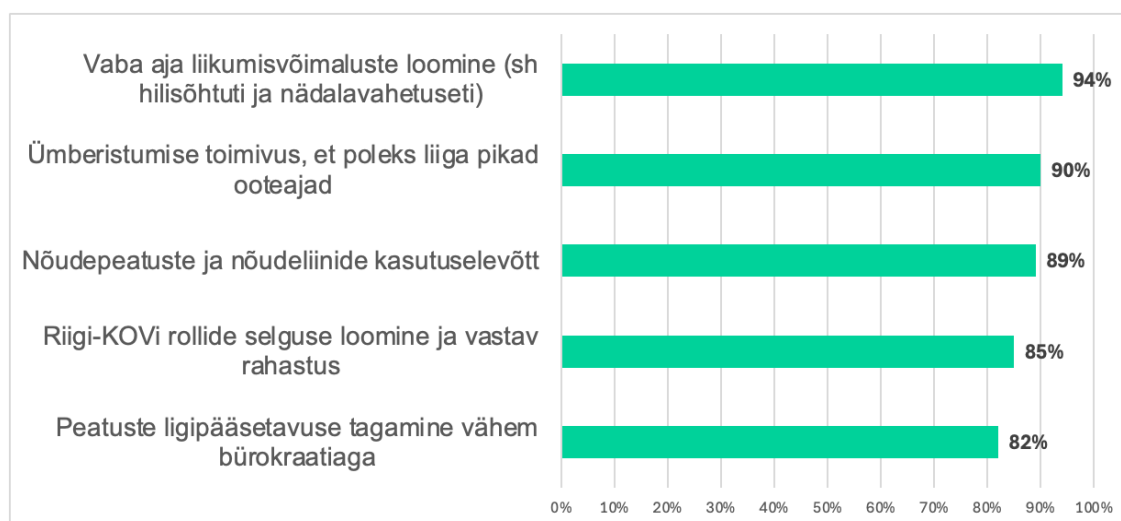
Leiti, et üheselt probleemseid liine Rakvere piirkonnas ei ole, kuid parendused on vajalikud kogu võrgus. Regionaalse vajadusena tõstati ühenduste parandamise vajadus Tartu linna, Rakvere linna ning rongiliiklusega. Avaldati lootust, et rongiliikluse edasine tihendamine loob tulevikus kiire ja mugava ümberistumisvõimaluse Tapal. Tehti ettepanek siduda liin nr 15 Kunda-Rakvere rongiliiklusega. Selle ettepaneku eesmärk on luua täiendav bussipeatus Raudtee tänavale, et tagada mugavam ümberistumine rongilt. Osaleja: „*Linnast rongile ja rongilt linna peaks ka bussid käima.*“ Murekohaks osutus ka see, et Rakvere raudteejaam ei ole praegu bussiliinidega hästi seotud, mistõttu rongilt bussile üleminek on sageli ebamugav või ajaliselt võimatu. Samuti toodi välja liinide 21, 47, 47A, 47B, 57 pikendamise vajadus Rakvere raudteejaamani. Alternatiivina pakuti, et osa liine võiks suunata raudteejaama poole juba enne kesklinna jõudmist, näiteks läbi Niine tänav. Rõhutati ka seda, et bussid peaksid olema seotud rongidega mitte ainult Rakveres, vaid ka Kadrinas ja Tapal. Pakuti välja ka Kadrina rongijaama uue peatuse loomine. Samas juhiti tähelepanu, et osa liine liigub niigi raudteejaamast mööda ning ilma graafikute täpse sobivusega võib peatusest kujuneda pigem ajakulu, mitte võit. ÜTK esindaja tõi välja, et busside ja rongide koordineerimine on keerukas, kuna Elron muudab sõiduplaane mitu korda aastas väga lühikese etteteatamisega, ministeeriumi esindaja kinnitas, et olukorra parendamisega tegeletakse.

Seminari ja avaliku konsultatsiooni käigus selgusid põhimõtted, mida peeti paremini toimiva kohaliku ühistranspordisüsteemi eelduseks. Konsensusliku toetuse said kaheksa teemat. Kõige suurema toetuse sai vajadus reaalseid liikumisvajadusi

arvestava sõidugraafiku järele nii tööpäevadel kui ka nädalavahetustel (100% toetust), sellele järgnes vajaduspõhine, mugav ja kõigile kättesaadav ühistransport tulevikus (97%), ühtne ja kasutajasõbralik piletisüsteem (93%), ligipääsetavuse tagamine kõikidele inimgruppidele nii peatustele kui bussidele (92%), mugavad ja turvalised ootealad bussipeatustes, sh katusealune, pingid, piisav valgustus, jalgrattaparkla (89%); tiheda intervalliga sõitvad bussid, et tagada parem ühendus keskuste ja äärealade vahel (87%), nõudepeatuste süsteem hajaasustustes (85%) ning mugav ja kiire ümberistumine (79%). Avaliku valideerimise tulemused kinnitavad, et avalikkuse ootused langevad hästi kokku järeldustega, milleni seminaril koosloomes jõuti.

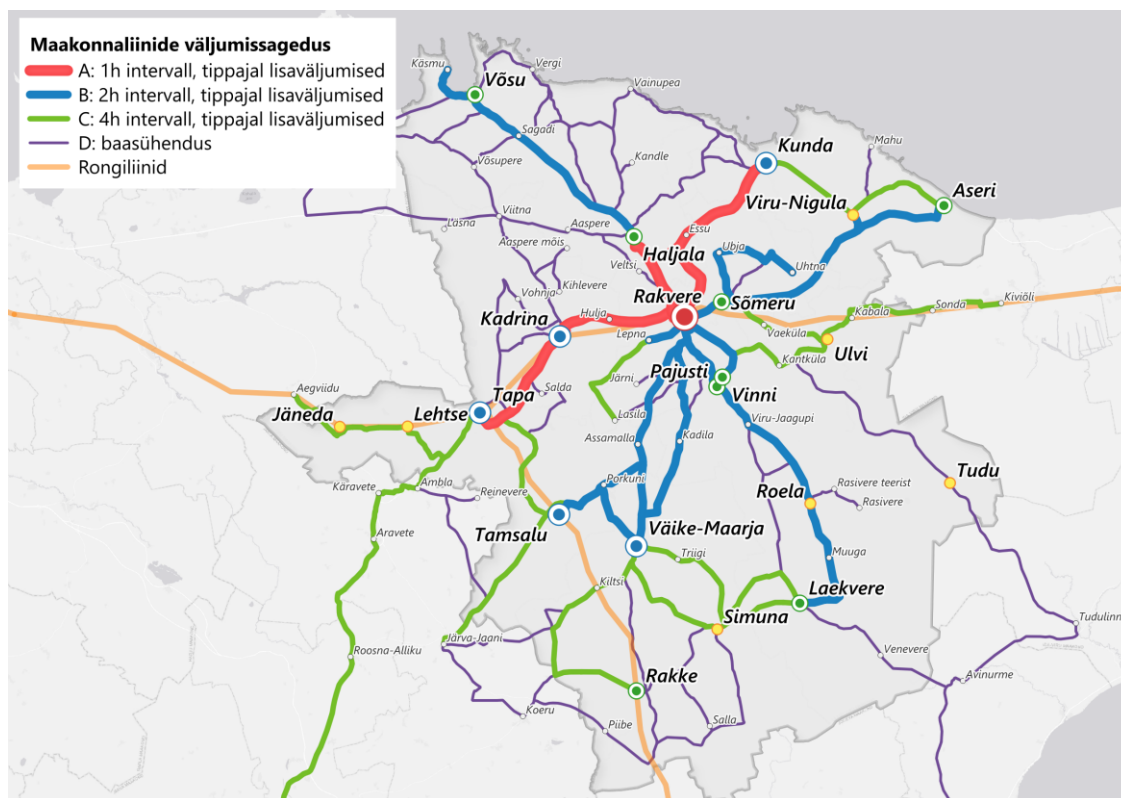
Konkreetsete tegevuste osas, mida oleks kohalike hinnangul vaja teha selleks, et ühistransport Lääne-Virumaal paremini toimima hakkaks, sai suurima toetuse esimese seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemuste kombineerimisel peatuste infrastruktuuri ja ligipääsetavuse parandamise vajadus (93%), millele järgnesid võrdselt 92% toetusega elanikkonna parem teavitamine ühistranspordivõimalustest, nõudepõhise ühistranspordi rakendamine, elanike liikumisvajaduste kaardistamine, et teada mitte ainult seda, kuidas inimesed praegu liiguvad, vaid ka seda, kuidas nad liiguksid siis, kui nad saaksid vabalt valida ning rahastus efektiivsemaks ressursikasutuseks. 87% toetuse said ühtse ja nutika piletisüsteemi loomine, sõidugraafikute sünkroniseerimine mugavaks ja kiireks ümberistumiseks ning vajadus täpsustada riigi ja KOVi rolle ühistranspordi korraldamisel.

I seminari ja avaliku konsultatsiooni tulemusel said selgeks ka suurima toetusega regionaalsed prioriteedid, mida kohalikud Lääne-Viru ühistranspordi toimimise parendamiseks kõige olulisemaks pidasid. Joonis 18 annab ülevaate viiest prioriteedist, mis hõlmasid (alates suurimast toetusest) vaba aja liikumise võimaluste parendamist, ümberistumiste ümberkorraldusi, et minimeerida ooteaegu, nõudepeatuste ja -liinide kasutuselevõttu, rolliselguse loomist riigi ja KOVi rollides ja rahastuses ning lihtsamat peatustele ligipääsetavuse tagamist.



Joonis 18. Lääne-Virumaa ühistranspordi parandamise prioriteedid. SEI Tallinn.

Joonisel 19 on kujutatud liinivõrgu muudatuse ettepanek, mis koostati I koosloomeseminari ja konsultatsiooni tagasiside põhjal ja mida täiendati II koosloomeseminari arutelude tulemusel.



Joonis 19. Koosloomes valminud Lääne-Virumaa liinivõrgumuudatuste ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministerium.

Võrgustiku taktisõlmedeks on Rakvere, Tapa ja Tamsalu, kuhu liinid üheks kellaajaks koonduvad, et ümberistumisi nii avalikele kui kommertsliinidele võimaldada. Kaardil ei ole näidatud kõiki maakonnapiire ületavaid liine.

Joonisel 19 toodud kaardil on esitatud teenustaseme ettepanek vastavalt koosloomeseminaride aruteludele. II koosloomeseminaril tutvustati, arutati ja täiendati kaarti ühiselt. Seejuures on parendatud mitmete piirkondade nagu Immastu või Lepna teenustaset, kus tegelik asustustihedus ja liikumisvajadus on suuremad, kui esialgne ettepanek kattis. Ühtlasi nähakse ette Rakvere raudteejaama parem sidumine maakondliku bussivõrguga. Teiste ümberkaudsete piirkondade ühendus Rakvere Põhjakeskuse piirkonnaga on tagatud läbi sünkroniseeritud ümberistumisvõimaluse Rakvere kesklinnas. Sooviti ka tihedamalt busse Viitnasse nädalavahetusel.

Joonisel 20 on toodud Lääne-Viru vajadusi ja liinivõrku silmas pidava nõudepõhiste teenuspiirkondade ja hõredalt asustatud piirkondadest etteveosõlmede ettepanek.



Joonis 20. Lääne-Virumaa nõudepõhiste teenuspiirkondade ja etteveosõlmede ettepanek. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Üheks kommentaariks oli, et Võsu ja Viitna piirkonna liinivõrgu planeerimisel tuleb arvestada suvise turistide vooga, mis mitmekordistab kohaliku liikumisvajaduse. Leiti, et hooajaline koormus mõjutab nii busside sagedust kui ka peatuste vajadust ning seda ei tohiks kavandamisel alahinnata. Kirjalikult laekus ka kaebus, et universaalne ühistransporditeenus puudub hetkel täielikult Arbaveres. Kirjeldatud probleemid kuuluvad nende hulka, millele ei leitud kohest lahendust, mistõttu otsitakse neid täpsema tegevuskava koostamise käigus.

IV Kokkuvõte

Ühistranspordireformi koosloomeprotsess viidi läbi eesmärgiga kujundada piirkondadeüleselt hästi toimiv liikumisvõrgustik, mis toetab regioonide arengut, parandab elukeskkonda ja vähendab transpordivaesuse riski. Seitsmes regioonis 2025.

aasta märtsist novembrini toimunud protsess sidus kokku kohalike elanike, haavatavate rühmade, omavalitsuste, koolide ja kogukonnaorganisatsioonide, transpordikorraldajate ja ettevõtjate vajadused, teadmised ning kogemused. Kahe seminaride voo, avaliku konsultatsiooni ja süsteemse analüüsi tulemusena jõuti jagatud nägemuseni, millistest põhimõtetest lähtudes tuleks liinivõrku eri regioonides edaspidi kavandada. Koosloomeprotsessis osalenud huvigruppide esindajad hindasid väga, et said oma vajadusi jagada, nende arvamusel oli kaal ja osapooled andsid projekti raames ja annavad ka pärast projekti lõppu oma parima, et jõuda erinevate osapoolte vajadusi rahuldavate lahendusteni.

Koosloomeprotsess näitas, et kui otsused tuginevad kombineeritult andmetele (liikumismustrid, asustustihedus, teenuste paiknemine) ning inimeste igapäevaste kogemustele ja vajadustele, on võimalik leida lahendusi, mis on samaaegselt realistlikud, selged ja õiglasena tajutavad. Edaspidine selge kommunikatsioon ja jätkuv dialoog teenustasemete normide, ühtse piletisüsteemi väljatöötamise, nõudepõhise transpordi rolli täpsustamise ning peatuste ja ligipääsetavuse probleemide käsitlemisel loovad aluse üleminekuks kasutajakessemale ja läbipaistvamale ühistranspordisüsteemile.

Projektil oli neli põhilist tulemust:

- Esiteks sündis igas regioonis **konkreetne nägemus liinivõrgust**, mis vastab paremini kohalikele liikumisvajadustele ning toetab vastavalt teenustaseme normile nii töö-, kooli- kui vaba aja liikumisi.
- Teiseks arutati läbi koostöös ühistranspordikeskustega (ÜTKd) koostatud **teenustasemete normid**, mis loovad ühtse ja läbipaistva aluse kogu Eesti ühistranspordivõrgu paremaks korraldamiseks. Need normid annavad nii ühistranspordi korraldajatele kui ka kasutajatele selge raamistiku, mis aitab mõista, kus ja miks võib eri piirkondades oodata teatud sageduse ja tööajaga ühistranspordiühendusi, tagades seeläbi suurema stabiilsuse ja ühtse põhimõtte kogu süsteemi tervikuna toimimiseks. Normide eesmärk on suurendada inimeste teadlikkust ja pakkuda läbipaistvat loogikat, mille alusel ühistransporti planeeritakse, mida saab arvesse võtta ka elukohaotsuseid langetades.
- Kolmandaks aitas projekt katsetada ja tagasisidestada **ühtse piletisüsteemi põhimõtteid**, mille alusel reisijat ei karistata mitut transpordiliiki kasutava teekonna eest kõrgema maksumusega, võimaldades tulevikus saada kogu vajaminev info ja osta pilet ühest kohast, et liikuda mugavalt üle Eesti.
- Neljandaks andis projekt nii kohalikele elanikele ja huvigruppidele kui ministriumile, ÜTK-le ja KOVidele sisendi **peatuste ligipääsetavuse, turvalisuse ja taristu teemadel** – kuigi need ei ole otseselt liinivõrgu projekti sees lahendatavad aspektid, said kohalikud juhised, milliste asutuste ja toetusmeetmete kaudu on võimalik parandusi ellu viia ja asjaomased info, et senine info pole olnud piisavalt selge. Vastavalt sisendile kujundatakse ka ettepanekud edasiseks poliitikakujunduseks kõnealuses küsimuses.

Käesolev raport võtab kokku prioriteetseks osutunud probleemid ja lahendused, detailsemalt on spetsiifilised regionaalsed kitsaskohad kaardistatud projekti vaheraportites. Need probleemid, millele koosloomeprotsessis kohe lahendust ei leitud, edastatakse ministeeriumi vahendusel vastutavale osapoolele lahendamiseks või otsitakse lahendusi täpsema tegevuskava koostamise käigus.

Koosloomeprotsess tõi ka esile, et paljudel inimestel puudub selge arusaam ühistranspordi korraldusest, sellest, kes vastutab maakonna- ja linnaliinide eest ning milline on kohaliku omavalitsuse või riigi roll. Samuti ei olnud osalistel sageli selgust, kelle omandis on bussipeatused ja kes vastutab nende hoolduse või ümberpaigutamise eest. See tekitas aruteludes segadust ning näitas vajadust parema ja ühtsema teavitustöö järele. Osaliste teadlikkuse tõstmiseks ja protsessi efektiivsuse suurendamiseks soovitate järgmisi regioone hõlmava koosloomeprotsessi eel või alguses anda osalistele ülevaade ühistranspordiga seotud rollijaotusest ja kesketest protsessidest. Kaaluda võiks ka avaliku kommunikatsiooni tõhustamist selles osas.

Koosloomeprotsess annab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning ühistranspordikeskustele väärtusliku sisendi liinivõrgu edasise arendamise kontseptsiooni ja regionaalse reformi tegevuskavade koostamiseks ning loob aluse riikliku teenustasemete raamistikule, mis on plaanis kokku leppida ja avaldada 2026. aastal. Projekti tulemused aitavad ühistranspordireformi elluviimisel tagada, et muudatused on nii sisuliselt põhjendatud kui ka kohalike elanike poolt paremini mõistetud ja toetatud

Kokkuvõttes näitas koosloomeprotsess, et ühistranspordi arendamisel peetakse oluliseks inimkeskset lähenemist ehk lähtumist inimeste igapäevastest liikumisvajadustest, ligipääsetavusest ja turvalisusest, mitte ainult kulutõhususe loogikast ega sissekirjutuse andmetest. Koosloomeprotsessi tulemusel kavandatavad teenustasemete ja taktipõhise liikluse, ühtse piletisüsteemi ja nõudepõhiste lahenduste läbimõeldud kasutuselevõtt ning ligipääsetavuse ja koostöö parandamine loovad eeldused, et ühistranspordi kasutusmugavus ja kasutus ühistranspordireformi tulemusel kasvavad.

Kasutatud allikad

Maa- ja Ruumiameti Geoportaal (2025). Eesti rahvastikutiheduse 1 km × 1 km ruutkaart. Metaportaali kirje ID 21615a0b-0bbc-4d9d-a0b8-cf57bf2f4e30. Saadaval aadressil: <https://metadata.geoportaal.ee/geonetwork/inspire/api/records/21615a0b-0bbc-4d9d-a0b8-cf57bf2f4e30>

Fox, C., Jalonen, H, Baines, S., Bassi, A., Marsh, C., Moretti, V., Willoughby, M. 2019. Co-creation of public sector innovation – something old, something new, something borrowed, something tech. Co-creation of Service Innovation in Europe (CoSIE) project report. Turku University of Applied Science.

Kährik, A., Järve, J., Tamm, K., Rehema, M., Lahtvee, V., Gončarovs, K. (2024). Sotsiaalse Kliimafondi sihtrühma ja neile sobivate meetmete kaardistamine Rahandusministeeriumile. Sihtasutus Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus, Eesti Rakendusuuringu Keskus CentAR, Tartu Ülikool.

Raisio, H., Puustinen, A., & Valtonen, V. (2022). Climbing the Ladder Toward Security: Co-Creating a Safer Finland. *International Journal of Mass Emergencies & Disasters*, 40(3), 219-222.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium. (11.04.2025). *Regionaal- ja Põllumajandusministeerium alustab ühistranspordireformi kaasamiskoosolekutega.* <https://agri.ee/uudised/regionaal-ja-pollumajandusministeerium-alustab-uhistranspordireformi-kaasamiskoosolekutega>.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (11.06.2025). *Ministeerium kutsub andma tagasisidet ühistranspordivõrgu arendamisetepanekutele.* <https://agri.ee/uudised/ministeerium-kutsub-andma-tagasisidet-uhistranspordivorgu-arendamisetepanekutele>.

Tamm, K., Närhi, J., Saarela, S.R., Yallop, L., de Schonemakere, M., van Rossum, L., Pöldma, N., R., Kivimägi, A., M. (2024). Best practices in youth engagement in and for sustainability transitions. ETC ST technical report.

Torring, J., Sørensen, E., & Røiseland, A. (2019). Transforming the Public Sector Into an Arena for Co-Creation: Barriers, Drivers, Benefits, and Ways Forward. *Administration & Society*, 51(5), 795-825.