

Ühistranspordi teemarühma, 16. augustil 2018, 14 osalejat.

Ühistranspordi ettepanekud, olulised teemad:

- Ühistranspordisüsteem eeldab muudatust, et liine optimeerida. Praegu on käigus palju suhteliselt tühjasid liine. Ühistransport peaks muutuma paindlikumaks ja kiiremaks.
- Ühistranspordisüsteem võiks olla rohkem tööaegadele vastav.
- Peame jätkama seda, et Jõgevamaa on olnud ühistranspordi osas piloot.
- Ühistranspordi ja õpilastranspordi peaks ühildama, riik peaks omavalitsustega selles osas koostööd tegema.
- Tellimustransport: see läheb suhteliselt kalliks, samuti peab inimene oma käike pikalt ette planeerima. Seetõttu võiks olla lahenduseks sotsiaaltransport.
- Meie piirkonda oleks vaja elektrirendiautosid, mida saaks kasutada. Saaks sõita Tallinnast Jõgevale rongiga, siit võtta rendiauto ja minna sellega Tartusse, kuhu saan rendiauto ka jätta. Jalgrataste rentimine samadel põhimõtetel.
- Eestis on hetkel jalgrattaid 3%. Kui Tartu soovis saada roheliseks linnaks, siis pani ta liikumisviisidest jalgrataste peale 6%, see osakaal on juba rohelise linna tunnuseks. Jõgevamaa uuringud on andnud jalgrataste kasutamise osakaaluks 8-9%. Seega on kergliiklusteede programmi vaja edasi arendada, võrgustikku peab pikendama.
- Jalgratturite tarbeks pole lisateed vaja, see on mõeldud rohkem kõndimiseks. Peaks ära kasutama teepeenraid, kuna praegu on need ca 1 meeter laiad ja kruusased – teepeenrale tuleks peale panna asfalt, peenar oleks ise 1,20-1,50 meetrit ning ratturil oleks turvaline sõita!
- Teepeenarde kasutamine rattaliikluseks on ohtlik, kuna teeriba on kitsas ning seejärel tuleb 3 meetri sügavune kraav. Kui selliste asjadega ei arvestata, siis ei saa ka eeldada, et inimesed kasutaksid tulevikus rohkem rollereid ja jalgrattaid.
- Jalgrataste hoid on oluline. Vajalik on kaasata tööandjaid, et oleks koht, kuhu ratast jätta ning koht, kus saaks end pesta. Suhtumine, et soodustad jalgrattaga tööl ja koolis käimist. Kaameraga ja katusega jalgrattaparklad on vajalikud. Edasiseks sammuks oleks see, et miniterminalides oleksid ka katusega ja kaameraga rattaparklad. Piisab sellest, kui asulas on üks miniterminal.
- Suurte tehaste/tööandjate valda tulemisel tuleks kohe mõelda sellele, kus inimesed jalgratastega liigelda saaksid.
- Toimepiirkondadest lähtuvalt on käsitletud ühistransporti selliselt, et toimepiirkonna siseselt liiguks ühistransport keskuslinnadesse Jõgevale, Põltsamaale, Mustveesse ja Tartusse. Toimepiirkonna keskuste vahel toimub samamoodi kiire liikumine, ka maakonnast väljapoole (St Viljandi, Paide, Rakvere, Jõhvi, ..). Toimepiirkonnad on jagatud inimeste liikumise osakaalu osas kolme vööndisse: lähivöönd, siirdevöönd ja ääreline ala. Selline on 2030+ perspektiivis ühistranspordiühendus- oluline on kiirus ja keskustele orienteerumine. Haldusreformijärgselt on eriti oluline endise Ida-Virumaa seotus Mustvee linnaga.
- Bussiliikluse kasutamise võimalus ühe päeva raames tuleb teha optimaalseks. Koolitransport toetab, kuid suvel sellega liikuda ei saa.

Klientide hulgas ma kuulen vähe, et pole raha bussiga sõitmiseks, palju rohkem kuulen seda, et pole sõitmiseks bussi. Peres käiakse erinevates suundades töö, kes ja kuidas lapse lasteaeda viib? Ühistransport peaks olema korraldatud töötavate inimeste järgi, mitte töötavate pensionäride järgi.

- Kui õpilastransport ei oleks kohalike omavalitsuste korraldada, vaid oleks ka ühistranspordi all, siis see annaks palju paremaid võimalusi (suuremad bussid kooli ajal, vaheajal väiksemad bussid, liikumine ka sellistel teedel, kus muidu ühistransport ei sõida).
- Info peaks läbi bussijuhtide liikuma ühistranspordikeskuseni.
- Õpilasvedu ja töötajate vedu peaks olema ühine.
- Ühistranspordis on kõige olulisem kiirus, et kuidas saab inimene kiiresti liikuda!
- Ühistranspordi kavandamisel, eelarvestamisel ja rahade kulutamisel tuleks teha uuringuid ja küsida inimestelt põhjuseid, miks nad soovivad teatud kohtadesse sõita. Võib-olla on kolme vanainimese polikliiniku ajad valed, võib-olla saab sotsiaaltöötaja tuua linnast paki ära. Ametite lahtioleku aegade ühistranspordiga vastavusse viimine on komplitseeritud.
- Ühistranspordi asju ei peaks maakonnas ajama üks inimene, vaid sellesse peaksid olema kaasatud erinevate sihtgruppide esindajad (kohalike omavalitsuste spetsialistid, Töötukassa, tööandjad, haridussüsteem, huviringide pakkujad, teenindavad ametid). Sellist meeskonda saaks nimetada nõukojaks. Samuti võiks nõukoda nõustada ühistranspordikeskuse igapäevast tööd. Sama seltskond peaks analüüsima, mida meil oleks seadusandlikult vaja muuta ja milliseid poliitilisi ettepanekuid on vaja teha. Seltskonnas peaks olema jurist, kes teab missuguseid ettepanekuid teha, kus on reaalsus.
- Nõukoda annab sihtgrupipõhised vajadused. Tänapäevaseid probleeme võiks lahendada näiteks Lõuna-Eesti maakondade ühistranspordi korraldajate grupp, kuna riigi tasandile tasub läbirääkimisi pidama minna suuremas seltskonnas.
- Ühistransporti on eelkõige vaja noortel ja vanadel, vaesemal seltskonnal. Ehk saab tööandja või kool muuta tööaega, kui ühistranspordiga liikuda ei saa?
- Tööandjad on ka transpordikorraldajad. Kohalikul omavalitsusel võiks olla teadmine, kus ja millal need bussid liiguvad. Võib-olla saaks omavalitsus koos tööandjatega ka omi vajadusi lahendada. Erisoodustusmaksul tuleks vahemaa piirangud ära lõpetada.
- Kiire ja võimalikult odav ühendus Põltsamaalt, Jõgevalt ja Mustveest Tartusse.
- Bussides on tegelikult Wifi vajadus.
- Minu arvates, kui liin sõidab läbi, siis peaks bussil olema võimalus peatuda seal, kus on inimene, mitte ei peaks poste juurde tegema.
- Põhiküsimuseks on reisijate arvud ja tühjad liinid. Väljaränne on Jõgevamaal suur, elanikkonna vähenemine on katastroofiline. Kui sellele pidurit ei saa, siis probleemid kasvavad. Ühistranspordi kasutajaid on maakonnas ca 10%, auto kasutajaid 50%, jalgrattureid ca 10%, jalakäijaid 30%. Väga oluline on toetada kergliiklusteede ja kõnniteede ehitamist, valgustuse rajamist, libedusetõrjet! Ühistranspordi kasutajaid on päeva lõikes 4% (sama, mis Harjumaal).

- Koostööd peaks olema rohkem, olukordadele tuleb leida lahendused. Liinivedu hakkab ammendumas, seega tuleb leida teisi lahendusi (jala, rattaga, rendiautoga). Kui saaks tellimusvedu või taksot toetada sama protsendiga (nt 70%), siis saaksime märksa paindlikuma süsteemi ning kiiremaid lahendusi. Siis võiksime kolmandiku liine ära jätta ja saaksime palju parema kvaliteediga ühistranspordisüsteemi. Nõudetransport pole väga hea lahendus, palju ebakõlasid tuleb sisse. Teatud osa liinimahtudest võiks olla kohalike lahendada ja otsustada.
- Taksondust toetades on palju kasulikum liikuda, kasutades Uberi süsteemi. Kui pole vaja raha panna tühjade liinide peale, siis panna see taksonduse arendamise peale. Takso saab võtta neli erinevat inimest peale, ei pea tegema privaatselt sõitu. Takso võiks asuda näiteks külaseltsi keskus, Jõgevale saab teha dispetserkeskuse. Maal võiks taksonduse nimetada näiteks tellimustranspordiks. Saaks hankida erineva suurusega masinaid (bussid, sõiduaudod).

Rühmatöö tulemused

I töörühm

- Maakond on tuntud hea ühistranspordi poolest ja seetõttu meelitab elanikke ligi. Meie transport on hästi korraldatud ja me julgeme seda välja pakkuda. 25 aasta perspektiivis on see hea ja realistlik eesmärk. Turundame on võimalusi, parim ühistransport Eestis!
- Ühistranspordiga võiks saada tasuta Tartu maakonna piirini ja sealt edasi tasuta Tartusse. Jõgevamaa võiks pakkuda üliõpilastele soodsat elamispinda, samuti kuvada, et sõit ülikooli on väga soodne. Tartu magala. Üliõpilane saab bussis ja rongis õppida. Üliõpilased saaksid teha meile lõputööde tegemise käigus uurimistöid.
- Kolmest tõmbekeskusest (Põltsamaa, Jõgeva ja Mustvee) käivad liinid suurematesse asustuskohtadesse (asula, kus on 300-500 elanikku) päris hästi. Nendes vähema elanikkonnaga tugikohtadel/külades võiks ühistransport toimida miniliini, teabeliini või tellitava liini alusel. Seejuures kasutatakse nutikaid lahendusi: elektriauto, jalgratas, roller.
- Ühe transpordivahendi soetamine oleks pikaajaliselt odavam lahendus, kui sotsiaaltoetuste maksmine. Selline ühistransport soodustaks ka kaugtöökohtade hoidmist maapiirkonnas. Kaubavedu liinil- näiteks toidutellimus tuuakse koju kätte ja inimene ei pea nädal aega kodust välja tulema. Juba on olemas põlvkond, kes autot ei hinda ning inimesed, kes istuksid nädal aega maal.

II töörühm:

- Roheline transport ehk säästlik transport- peab leidma tulevikulahendusi. Praegu saab kergliiklusteid arendada (tekitada võrgustikke). Liikluskultuuri arendamine koos võimalustega. Turvalisus kergliiklusteedel (jalakäijad ja jalgratturid).
- Sihtgrupi vajadusi arvestavad transpordiliinid: vajaduspõhine sotsiaaltransport, kas era-, kogukonna- või riigi poolt pakutav transport oleneb sellest, kui hästi me sihtgruppi tunneme. Pajad ja traditsioonid ei tohiks muutuda, kui kolmapäev on tõmbekeskuses kalapäev, siis sätitakse

ka juuksur ja perearst sellele päevale. Pensionäridel, töötajaskonnal ja noortel on omad vajadused.

- Ühistransport peaks toimuma tõmbekeskuste vahel sõltumata maakonna piiridest ja transpordiliigist. E-lahendusega saab sobiva sõiduplaani paika panna. Ka rahvusvaheline ühistransport on võimalik, näiteks Riia lennuväli.
- Tulevikuvision - Kapsliga sõitmine programmeeritud sihtpunktideni, kapsel on juhita. Selline lahendus oleks nendele, kes ei oma juhiluba: eakatele ja lastele. Kus see kapsel liigub, seda täna ei tea.

III tööühm:

- Kiire side Mustvee, Jõgeva, Põltsamaa ja Tartu keskuste vahel. Liini vahepeal võib olla 2-3 väiksemat peatust. Bussid peaksid olema suured ja mugavad.
- Rongipilet peaks olema veel soodsam, võiks olla printsiip, et kolmekesi on soodsam sõita rongiga kui autoga.
- Ühtne ühistranspordisüsteem, ka piletisüsteem. Äpid, kiire infovahetus.
- Sotsiaaltransport - eakate transport.
- Linnades ja ka väiksemates keskustes on terminalid. Näiteks saaks parkida Torma terminali jalgrattaid ja autosid ning sõita edasi kiire bussiga Jõgevale.
- Teemabussid- kontserdibussid, peobussid, turismibussid (koostöö turismiettevõtetega), tunne oma kodumaad bussid. Arvamusfestival bussis.
- Miks doteeritakse ainult liine, tegelikult peaks doteerima ka teisi transpordivõimalusi. Saab ju hankida väikese, keskmise ja suure suurusega busse ja neid siis vastavalt vajadusele kasutada. Liinivõrk oleks selle võrra paindlikum. Kui tekib sõiduvajadus, siis tekib ka sõiduvõimalus.
- Vooremaa spetsiaalne kõvakattega rattatee (nagu Tartu maratonirada, Tartu rullirada)- turistid saavad aastaringselt sõita, kus saab võistlusi pidada. See tee oleks ka matkamiseks, tervisespordi tegemiseks. Puhkemajandus rattatee ääres.
- Piiriülene transport Peipsi järvel. Mustvee lööks õitsema siis, kui tulevad vene turistid siia. Pihkva-Mustvee liin? Mustvee -Tartu laevaliin oleks lõbureis, sesoonne. Käsikäes Mustvee kui kuurorti arenguga.

Protokollisid Maiu Veltbach ja Janika Merisalu