

Stina Andok

Sel ja tuleval aastal seisab ees maakondliku ühistranspordi ümberkorraldamine. Mis täpselt olema hakkab, oli päevakorral Raplamaa Omavalitsuse Liidu vallavanemate kogu koosolekul möödunud neljapäeval, 9. veebruaril.

Kuigi maavalitsused likvideeritakse alates järgmise aasta 1. jaanuarist, võtab maanteeamet maavalitsuse lepingud üle juba 1. oktoobrist. Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhataja Kirke Williamson ütles vallavanemate ees kõneldes, et maanteeamet sõlmib halduslepingud bussiliinide opereerimiseks ning need lepingud, mis on praegu ühistranspordikeskustes, jäävad sinna. Liinide korraldamine hakkab Williamsoni sõnul käima omavalitsustega koostöös. Ta kinnitas, et maakondlikku liinivedu korraldatakse samas mahus, nagu seda tehakse täna.

Lisaks plaanitakse optimeerida liinivõrku seal, kus seda on võimalik teha. Näiteks on mõttes võtta kasutusele rohkem nõudeliine. „On piirkondi, kuhu buss ei jõua, aga oleks võib-olla potentsiaalne reisija olemas,“ põhjendas Williamson. Sellele inimesele antakse nõudeliiniga võimalus ühistransporti kasutada, teavitades maanteeameti ühe päeva ette, kuhu ta soovib sõita.

Maanteeameti ühistranspordikeskuse juhtiveksperdi Mika Männiku sõnul on täna avalikult kättesaadavates sõiduplaanides märgitud liinidel peatused, kuhu sõidab buss üksnes siis, kui on ette teatatud. Hetkel tegeletakse juhtiveksperdi sõnul maanteeameti ka sellega, et tulevikus oleks nutitelefonide ja GPS-i abil võimalik jälgida bussi teekonda.

Williamson rääkis pikemalt maakonna piire ületavatest regionaalsetest keskustest. „Me peaksime hakkama vaatama reisija vaatevinklist,“ ütles ta. Täna on Eestis neli ühistranspordikeskust: Harju, Pärnu, Järva ja Jõgeva. Williamsoni sõnul on ka Viljandi avaldanud soovi hakata ühistranspordikeskust looma. Maanteeamet siiski ei soovi, et keskusi oleks üle 4-5, sest mida vähem on killustatust, seda ühtlasemalt saab teenust osutada. „Raplas on väga suur liikumine Tallinna suunas,“ ütles Williamson. Seetõttu peab ta logistika ja reisijate seisukohast mõistlikuks liituda Põhja regiooniga ehk tänase Harjumaaga.

Maanteeamet hakkab juhtima protsessi ja teostama



Sel ja tuleval aastal seisab ees maakondliku ühistranspordi ümberkorraldamine.

Foto: JAAK KADARIK

Maakondlikku ühistransporti hakkab korraldama maanteeamet

järelevalvet, aga sisend tuleb Williamsoni sõnul kohalikult omavalitsuselt. Seetõttu jäetakse igasse maakonda spetsialist kohalike küsimustega tegelema. Kohalikud inimesed on maanteeameti hinnangul kompetentsemad selles osas, kuhu inimesed tahavad liikuda. „Kui kohalik omavalitsus on ühistranspordikeskusega ühinenud, on tal suur sõnaõigus, kuidas peaks liinid liikuma,“ selgitas Williamson. Kui aga kohalikku omavalitsust rahuldab tänane liinide liikumine, siis liituma ei pea.

Mika Männik lisas, et kohalike omavalitsuste roll koostöös maanteeametiga on oluline. Männik näeb koostööd selliselt, et kohalike omavalitsuste liit valib esindaja, vallad panevad oma soovid kokku ning esindaja tuleb maanteeameti juhataja koosolekule ja seal arutatakse asjad läbi. „Me ei tea, kuidas konkreetsetes külas keegi vajab transporti,“ põhjendas Männik. Kohaliku omavalitsuse esindaja roll on kindlaks teha oma kandi inimeste konkreetset vajadused ning need edasi anda.

Maakonnaliinidel sõitmine

on tulevikus tasuta

Maanteeamet on võtnud plaani korraldada maakonnaliinide sõidud selliselt, et sõitjatelt

tasu ei võeta. See tähendaks seda, et olenemata sissekirjutusest saaks iga inimene maakonnaliinil tasuta liigelda. Samal ajal kaugliinid, näiteks Märjamaa-Tallinn, jääksid tasuliseks ja Tallinnas, Tartus, Narvas, Pärnus ja Kohtla-Järvel jääks linnasisene ühistransport tasuliseks.

Teenuse juhtimiseks on Männiku sõnul aga vaja teada, kuhu inimene sõidab. Kuna pilettide müük kaob, oleks sõitjal

Maanteeamet on võtnud plaani korraldada maakonnaliinide sõidud selliselt, et sõitjatelt tasu ei võeta. See tähendaks seda, et olenemata sissekirjutusest saaks iga inimene maakonnaliinil tasuta liigelda.

vaja sõidukaarti, mis tuleks igal sõidul valideerida. Plaani järgi oleksid igas maakonnas sama formaadiga kaardid, nii et kasutades ühistransporti ükskõik millises maakonnas, saab inimene oma sõidu maakonnaliinil ikkagi oma kaardiga valideerida. Männiku sõnul sõidukaarte ei isikustata ning kaardi saab selle puudumisel tulevikus bussijuhilt.

Rongisõit jääb aga endiselt tasuliseks. Maanteeameti ühistranspordiosakonna juha-

taja Kirke Williamson nendib, et see võib tingida busside ülekoormamise. Samal ajal võivad kommertsliinid, kes tasuta maakonnaliinidega samu trasse sõidavad, olla sunnitud oma tegevuse lõpetama, mis omakorda võib sundida riiki tihendama liine ning tegema lisakulutusi.

Rapla vallavanem Kalle Toomet küsis, kas ühistranspordiliinil hakkavad sõitma bussid liiniloo alusel. Männik

peale. Williamsoni sõnul on ühistranspordikeskuste loomiseks aega kuni 2019. aasta 1. jaanuarini. Tema soovitas asja võtta kaine mõistusega ning oodata otsuste tegemisega oktoobrini, mil liinid on paigas ja juhtimine maanteeameti käes.

Ametnikud toetavad

Rapla maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna peaspetsialist ühistranspordi alal **Raivo Kont-Kontson** plaanitavates muudatustes halba ei näe. „Seda on mitu aastat ette valmistatud. Harjumaal ühistranspordikeskusega liitumine on olnud juba ammu õhus,“ ütles ta. Positiivne on ka see, et Harju ÜTK-s on Kont-Kontsonile teadaolevalt olemas programmid, mis võimaldavad piletimüüki efektiivsemalt jälgida, kui seda saab teha praegu Rapla maavalitsus.

Kohila vallavanema Heiki Hepneri hinge peal on endiselt Juuru ja Kohila ning ka Kaiu ja Kohila vaheline ebapiisav ühendus. Hepneri hinnangul vajab Juuru ja Kohila vähemalt nelja bussiliini iga päev sõitmas, et Juuru inimesel oleks võimalus päeval näiteks Kohila kaudu rongiga Tallinnasse sõita ja pärast

tagasi koju saada. Vallavanem loodab, et edaspidi on vallal võimalus bussiliine ümber korraldada.

Hepner on seisukohal, et Raplamaa kohalikel omavalitsustel oleks väga loogiline ja mõistlik liituda Harjumaal ÜTK-ga. Kohila vallal on planeeritud juba homseks kokkusaamine Harju ÜTK-ga, et läbirääkimisi pidada seoses vallaliinide hangetega, mida Kohila vallal tuleb juba varsti korraldama hakata. Hepneri sõnul on kohtumise eesmärk arutada läbi võimalused, kuidas sama raha eest saaks senisest rohkem ja paremini ühistranspordihendust vallas korraldada.

Märjamaa vallavanema Villu Karu hinnangul on Märjamaal samuti kõige optimaalsem liituda Harju ÜTK-ga, kuid ta rõhutas, et vallas ei ole veel ametlikke arutelusid liitumise üle olnud ega otsuseid tehtud. Karu sõnul ei ole Märjamaal põhjust otsuse tegemisega kiirustada.

Ühistranspordikeskuste pädevuses on korraldada ka näiteks õpilabusse liine. Täna korraldab kooliõpilaste transporti Märjamaa vallavalitsus. „Kui leiame, et soodsam on üle anda Harjumaal ühistranspordikeskusele, siis anname,“ ütles Karu.